7

STRASSENBAHN MAGAZIN

Juli 2020

€ 8,90

Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

Pop-Art zum Abschied
Wie Hamburgs Wagen am Ende noch bunt wurden

Stadtbahn Stuttgart
So soll das Netz weit in die Region wachsen

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte

4 194091 708900 07

Leipzig vor 50 Jahren

1970: Der Betrieb vor seiner größten Modernisierungswelle

45 Stationen Revier-Geschichte(n):

Kohlenpott-Zeitreise

mit Duisburgs längster Straßenbahnlinie aller Zeiten

Die Lücken werden geschlossen

Für Herbert Schellhorn wurde es der ersehnte große Tag. Der Oberlokführer der Reichsbahn hatte Regler und Bremsventil in der Hand, als am 1. Oktober 1951 letztmals Güterwagen von Sonneberg in Thüringen über die Demarkationslinie ins oberfränkische Neustadt bei Coburg zu befördern waren. Danach wurde der Bahnbetrieb eingestellt. Nun, fast auf den Tag genau 40 Jahre später, durfte er auf dem Führerstand der 95 027 stehen. Und er durfte mit der Museumsdampflok samt Sonderzug dabei sein, als die Strecke zwischen Sonneberg und Neustadt am 28. September 1991 wieder eröffnet wurde. Insgesamt 47 Bahnstrecken zwischen Ost- und Westdeutschland hatte die Grenzziehung von 1945 unterbrochen. Zahllose menschliche und geschäftliche Beziehungen wurden unterbunden – und oftmals schmerzlich vermisst, so wie im Raum Coburg/Sonneberg ...

Weiter im neuen *Bahn Extra!*

Hat man in Dessau schon für eine Stilllegung geübt? Die hiesige Straßenbahn legte die deutschlandweit längste pandemiebedingte Betriebspause ein. Über zehn Wochen hinweg, vom 25. März bis zum 5. Juni, fuhr in der „Bauhausstadt" keine Tram. Um kurzfristig Einsparungen zu erzielen, wurde auch tagsüber nur das Nachtbusnetz angeboten
FREDERIK BUCHLEITNER

Silberstreif am Horizont?

Anfang Juni hat die Bundesregierung in Berlin ein beachtliches Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket aufgelegt. Neben den in allen Wirtschaftsbereichen greifenden Entlastungen enthält dieser Maßnahmenkatalog konkrete Punkte, die dem in starke Schieflage gekommenen Nahverkehr aus der Krise helfen sollen. Der Wunsch der Politik an die Verkehrsbetriebe, auch in der Lockdown-Phase ein im Verhältnis zum Bedarf stark überproportioniertes Verkehrsangebot zu fahren, erhält nach Stand der Dinge jetzt eine nachträgliche finanzielle Würdigung.

Der Bund wird eine Bundesrahmenregelung erarbeiten, die es den Ländern erlauben soll, den Nahverkehrsunternehmen zum Ausgleich von stark verringerten Fahrgeldeinnahmen Beihilfen zu gewähren. Bei Redaktionsschluss stand die konkrete Ausgestaltung zwar noch aus und es fehlte grünes Licht der EU-Kommission dazu, doch können sich die Unternehmen wohl berechtigte Hoffnung machen, dass die Hilferufe der zurückliegenden Wochen in der Politik nun Gehör fanden.

Auch die Absicht des Bundes, den Ländern 2020 durch die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr zusätzlich 2,5 Milliarden Euro zu geben, kommt indirekt über die Verkehrsverbünde anteilig den städtischen Verkehrsunternehmen zugute.

Dass dieses Geld angesichts der entstandenen und noch erwarteten Einnahmeausfälle kaum reicht, gab unmittelbar nach Bekanntwerden der Regierungspläne die Münchner Verkehrsgesellschaft zu bedenken. Alleine ihr drohen bis Jahresende gegenüber der Planung Einnahmenausfälle von etwa 180 Millionen Euro. Hochgerechnet auf die Bundesrepublik kommt ein atemberaubendes Defizit zusammen. Und so wird das Ringen ums finanzielle Überleben der Betriebe weitergehen; womöglich wird dies auch manche vergessen geglaubte Grundsatzfrage zum Fortbestand gerade der kleinen Straßenbahnbetriebe wie z.B. Dessau neu aufwerfen. Ich meine dazu: Weitere Hilfe tut in jedem Fall Not. Sonst könnte sich der Silberstreif, den der Bund mit seinem Hilfspaket Anfang Juni an den Horizont malte, für die Betriebe letztlich nur als Tropfen auf den heißen Stein erweisen.

Michael Sperl
Verantwortlicher Redakteur
STRASSENBAHN MAGAZIN

Ist es angesichts der durch die Pandemie bedingten Situation angebracht, kleine Tram-Betriebe in ihrem Bestehen infrage zu stellen?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 75).

Inhalt

▶ Betriebe

RUBRIKEN

50 Jahre STRASSENBAHN MAGAZIN

▶ Fahrzeuge

Unikate & Exoten

▶ Geschichte

Straßenbahn im Modell

Titelmotiv

Ein DÜWAG-GT8 mit Reklame für ein lokales Bier passiert 1987 das Berzelius-Werk im Duisburger Süden. Einen spannenden Motiv-Vergleich mit der aktuellen Situation finden Sie auf Seite 47 MICHAEL BEITELSMANN (2)

Rücktitel

Der Straßenbahnbetrieb im ostrumänischen Iasi ist ein Dorado für alle Liebhaber der Esslinger GT4, sind doch rund 90 Exemplare der Kurzgelenk-Klassiker dort gelandet. Tw 328 trägt im Mai 2019 sogar noch Stuttgarter Lack und lädt an der zentralen Haltestelle Târgu Cucu weitere Fahrgäste zum Einsteigen ein

Überland in den Schwarzwald

An den Ausläufern des Schwarzwalds entlang gleitet Tw 261, ein von DUEWAG 1994 gebauter GT8Z Typ Freiburg, aus Günterstal kommend in Richtung Innenstadt. Der Gelenkwagen erreicht in Kürze die Haltestelle Wonnhalde. Die Linie 2 von Zähringen nach Günterstal ist bei Ausflüglern sehr beliebt. Sie ist Teil des Weges auf den Berg Schauinsland, den die meisten Besucher per Tram und Bus beginnen und dann – je nach Ambition und Kondition – per Pedes oder mit der Seilbahn fortsetzen. Die Freiburger Straßenbahnlinie 2 bietet sich ansonsten aber auch sehr gut an, um einfach nur mal schnell dem Großstadtleben der Breisgau-Metropole innerhalb weniger Minuten zu entfliehen ...

NICOLAI SCHMIDT

STRASSENBAHN MAGAZIN **Journal**

■ **Meldungen aus Deutschland, aus der Industrie und aus aller Welt**

Köln: Investitionen in die Stadtbahn-Infrastruktur – Rekonstruktion der 2100er-Serie vor Abschluss

Die Domstadt macht sich fit für mehr Stadtbahn

Hier an der Neusser Straße entsteht in den kommenden Wochen die neue Zufahrt zum Werkstatt- und Abstellkomplex Weidenpesch

■ Im April gingen im Kölner Stadtbahnnetz die Gleisbauarbeiten im linksrheinischen Vorfeld der Mülheimer Brücke planmäßig zu Ende. Die Linien 13 und 18 können wieder ohne Unterbrechung ihre vollständigen Linienwege benutzen. Indes kündigen sich schon die nächsten größeren Baumaßnahmen im Gleisnetz der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) an.

Im Fahrzeugsektor kann die KVB trotz nahezu abgeschlossenem Umbauprogramm der 28 Exemplare umfassenden zweiten B-Wagen-Serie bislang auf ihre ältesten B-Wagen-Veteranen immer noch nicht verzichten: Vier Fahrzeuge der Serie 2000 aus den 1970ern befinden sich weiterhin im Einsatzbestand.

Umbau der Serie 2100 vor Abschluss

Während sich der B-Wagen 2114 seit Februar als 28. und letztes Fahrzeug der 2100er-Serie zur Modernisierung und zum Umbau zum 2414 befindet, sind die letzten vier B-Wagen der ersten Serie von 1973 bis 1978 fallweise immer noch im Linienverkehr anzutreffen. Meist verkehren die Wagen 2031, 2032, 2035 und 2049 auf der Linie 4 zwischen Schlebusch und Bocklemünd, teilweise sogar in artreiner Doppeltraktion. Der Tw 2035 trägt dabei immer noch seinen rotorange-weißen Ursprungslack. Mit dem baldigen Erreichen der Untersuchungsfristen ist jedoch eine Abstellung der Wagen zu erwarten.

Der ebenfalls original rot-weiß lackierte Triebwagen 2012 als Vertreter der ersten Generation der B-Wagen ist bereits seit 2007 für das KVB-Museum Thielenbruch reserviert und entsprechend im weitgehenden Lieferzustand restauriert, erfuhr jedoch zunächst als Fahrschulwagen noch eine Weiternutzung durch die KVB.

Zur Fahrzeugparkverjüngung der Stadtbahn erhalten die KVB demnächst 20 Wagen des Bombardier-Typs HF6 analog zu Düsseldorf, deren Auslieferung laut Planung noch 2020 beginnen soll.

Neubau der Deutzer Bahnbrücken

Die Deutsche Bahn erneuert in den nächsten zehn Jahren fünf Brückenbauwerke an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte im rechtsrheinischen Teil Kölns. Unmittelbar an der östlichen Ausfahrt des Bahnhofs Köln Messe/Deutz führen die beiden KVB-Stadtbahnlinien 3 und 4 im Verlauf der Deutz-Mülheimer Straße unter den Gleisen hindurch. Mit den Arbeiten zur Erneuerung der ersten Brücke hat die DB jetzt begonnen. Insgesamt soll es so wenig

Die charakteristischen alten Deutzer Bahnbrücken verschwinden Stück für Stück, die Stadtbahnen der Linien 3 und 4 (hier ein rekonstruiertes Fahrzeug der 2100er-Serie) sollen hier künftig auf eigenem Gleiskörper fahren
MICHAEL BEITELSMANN (3)

Nur noch vier Exemplare des B80S-Stadtbahnwagens haben die KVB noch in ihrem Bestand, darunter Tw 2031

Einschränkungen wie möglich für den Verkehr auf der Schiene und auf der Straße und Stadtbahn geben, so der Projektleiter der DB Netz AG. Das Projekt koste insgesamt mehr als 100 Millionen Euro, die zum Großteil vom Bund getragen würden, teilte die Deutsche Bahn mit. Ab Juni gibt es erste Änderungen der Verkehrsführung. Zunächst werden die alten Bogenbrücken von 1913 abgebrochen. Anschließend entstehen die Widerlager neu, danach folgen die Überbauten inklusive neuer Gleise, Signale und Oberleitungen. Im Rahmen des Neubaus werden auch DB-Gleise angehoben, seitlich verschoben neu verlegt und zusätzliche Weichenverbindungen eingebaut. Das ermöglicht im dichten Kölner Eisenbahnknoten neue Spurplantrassen in den Bahnhof Köln Messe/Deutz und damit mehr Flexibilität im Eisenbahnverkehr. Die alten Stahl-Stabbogenbrücken werden durch moderne Brückenbauwerke ersetzt. Ein Vorteil der neuen Brücken für den darunter hindurchführenden Verkehr: Die neuen Brücken sind höher und breiter. Die neue Durchfahrtshöhe wird 4,80 Meter betragen, der Straßenraum um drei Meter verbreitert sein. Die Stadt Köln plant daher, die hindurchführenden Stadtbahnlinien 3 und 4 hier auf einen eigenen Bahnkörper zu verlegen. Näheres zu den genauen Sperrzeiträumen und den Umbauarbeiten für die Stadtbahnlinien ist derzeit noch nicht bekannt. Sicher ist jedoch, dass es über einen langen Zeitraum zu temporären Unterbrechungen des Stadtbahnverkehrs kommen wird. Und in jedem Fall verliert der Stadtteil Deutz mit den alten Brücken eine markante und stadtbildprägende Landmarke.

Neue Abstellanlage Weidenpesch

Doch es gibt auch ein KVB-eigenes Projekt: Die Verkehrsbetriebe bauen seit 2018 neben der bestehenden Hauptwerkstatt in Weidenpesch eine neue, 16-gleisige Abstellhalle, die einmal Platz für 64 Stadtbahnfahrzeuge bieten soll. Hierfür investieren die KVB rund 67,5 Millionen Euro. Über eine knapp einen Kilometer lange Zulaufstrecke wird der Komplex von Hauptwerkstatt und gerade entstehender Abstellhalle, die bisher nur über die schmale Anliegerstraße Simonskaul mit dem Stadtbahnnetz der KVB verbunden sind, in den kommenden Monaten eine nordwestliche Zufahrt erhalten. Dazu stellen die KVB in den Sommerferien den Anschluss der Zulaufstrecke an die Linien 12 und 15 her. Hierfür werden auf und neben der Neusser Straße, an der Stadtteilgrenze von Weidenpesch und Longerich, insgesamt sechs Weichen eingebaut. Zur Schallminimierung wird der Gleiskörper teilweise auf einem sogenannten Masse-Feder-System gelagert. Zudem erhält der Bereich eine neue Führung von Rad- und Fußwegen sowie einen Bahnübergang.

Während der Sommerferien werden deshalb die Stadtbahn-Linien 12 und 15 vom 29. Juni bis zum 9. August geteilt. Als vorbereitende Maßnahme beginnt am 15. Juni auf der Wilhelm-Sollmann-Straße in Longerich die Errichtung von zwei provisorischen Bahnsteigen. Diese Bahnsteige aus einem Kunststoff-Glasfaser-Verbund werden den Fahrgästen während der Teilung der Stadtbahn-Linien 12 und 15 für den Ein- und Ausstieg an der Ersatzhaltestelle „Wilhelm-Sollmann-Straße" dienen. Die Ersatzhaltestelle bedienen dann die zwischen der Endhaltestelle „Merkenich" der Linie 12 und der Endhaltestelle „Chorweiler" der Linie 15 im Inselverkehr pendelnden Bahnen. Zudem wird hier der Anschluss zum Ersatzbus hergestellt. Die provisorischen Bahnsteige sollen dort bis zum 11. September bestehen bleiben. Die Inbetriebnahme der neuen Abstellhalle soll laut ursprünglicher Planung noch 2020 stattfinden. MBE

Hamburg

Koalitionspartner einig über ÖPNV-Ausbau

■ Nach der letzten Hamburger Bürgerschaftswahl im Februar 2020 gaben die alten und neuen Koalitionspartner von SPD und Grünen Mitte Mai die Ergebnisse der Koalitionsverhandlungen für die weitere Entwicklung im Nahverkehr bekannt. Dazu gehört der weitere Ausbau der bereits geplanten Hamburger Schnellbahnlinien U4 zur Horner Geest und der Bau der in Planung be-

Bochum/Witten

■ Anfang Juni hat die Deutsche Bahn Arbeiten an der Eisenbahnbrücke Bochumer Straße im Verlauf der Linie 310 begonnen, die am 22. Juni fertig sein sollen. Da auch bei der BOGESTRA für den Bereich Gleisbauarbeiten anstehen, nutzt das Unternehmen den Sperrschatten. Auch die Stadt Witten baut auf der Bochumer Straße im Bereich der Bahnunterführung am Crengeldanz. Entgegen den bisherigen Verlautbarungen soll ab dem 22. Juni der zum April eingestellte und zunächst bis zum Herbst geplante Tram-Pendelverkehr der Linie 310 in Witten zwischen Crengeldanz und Heven wieder aufleben. MBE

München

■ Die Stadtwerke München (SWM) können die Haltestelle Deutsches Museum sowie die Gleisanlagen auf den Ludwigsbrücken umbauen. Den nötigen Planfeststellungsbeschluss über den insgesamt rund 200 Meter langen Abschnitt hat die Regierung von Oberbayern im Mai erlassen. Die Bauarbeiten selbst sollen erst 2021 zusammen mit der Sanierung der Ludwigsbrücken stattfinden. Die projektierten Bahnsteige sollen kapazitätsstärker sein – sowohl breiter als auch für mögliche 60-Meter-Züge länger als die bisherigen. Zwei Wartehäuschen sind geplant, die gesamte Anlage soll möglichst barrierefrei nutzbar sein. MSP

Freiburg

■ Für die weitere Stadtbahnplanung forderte Mitte Mai eine Mehrheit des Freiburger Gemeinderats die Stadtverwaltung auf, alternative Trassenvarianten für den Stadtteil Dietenbach auszuarbeiten. Vorausgegangen war ein Vorstoß der AG Freiburger Bürgervereine (AFB), die einen Ringschluss in Form einer Stadtbahn vom geplanten neuen Stadtteil Dietenbach via B31 und Dreisam bis zur Bestandstrasse an der Paduaallee fordern. Bislang plante die Stadt lediglich, dass die Neubaustrecke in Dietenbach endet. VAG und die Stadtverwaltung fürchten hohe Bau- und Betriebskosten eines solchen Ringschlusses. MSP

Hamburg: Blick voraus in Richtung „Sprung über die Elbe" an der Hochbahnstation Elbbrücken, derzeit ist hier noch Endstation JENS PERBANDT

findlichen U-Bahn Linie U5. Neu wurde jetzt auch die südliche Verlängerung der Linie U4 über die Haltestelle Elbbrücken hinaus auf die Elbinsel Wilhelmsburg vereinbart. Diese Verlängerung, welche unter dem Projektnamen „Sprung über die Elbe" kommuniziert wird, schließt an die erst 2018 eröffnete Haltestelle Elbbrücken an. Bereits bei dem Bau der U-Bahn-Haltestelle wurde die Aussichtsplattform zur Elbe so gestaltet, dass diese später als ein Brücken-Widerlager umfunktioniert werden kann. Nach der Elbquerung soll die neue Strecke über den Kleinen Grasbrook weiter in das nördliche Wilhelmsburg verlängert werden. Dieser citynahe Hamburger Stadtteil entwickelt sich seit Jahren von einem Industrie- beziehungsweise Hafenbezirk mit Arbeiterwohnungen zu einem modernen Wohnquartier. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg beabsichtigte die Stadt Hamburg die Einrichtung einer Hochbahnstrecke über die Norderelbe in den Freihafen und erbrachte auf der alten Freihafen-Elbbrücke entsprechende Bauvorleistungen. Der weitere Ausbau wurde dann aber mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges eingestellt. JEP

Braunschweig

Zweite Tramino-Serie in Betrieb

■ Seit dem 6. Mai setzt die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) den ersten von sieben bestellten Triebwagen des Typs Tramino II planmäßig ein. Dieser trägt die Betriebsnummer 1951 gemäß der Braunschweiger Wagennummernsystematik, weil der Wagen bereits im August 2019 eingetroffen war. Schrittweise sollen bald die übrigen sechs Triebwagen in die Okerstadt kommen und die aktuell noch meist auf der Linie 10 (Hauptbahnhof – Rühme) und den Verstärkerkursen der Linie 3 (Weststadt Weserstraße – Volkmarode) eingesetzten hochflurigen Altbau-Züge ersetzen. Der Tramino II ist eine Weiterentwicklung der seit 2015 bei der BSVG eingesetzten Tramino I. Rund 180 Neuerungen unterscheiden die beiden Geschwister. So kommen beispielsweise im Innenraum hellere Farben zur Anwendung, und auch die Tönung der Außenscheiben ist von 70 auf 50 Prozent reduziert. Leichte Anpassungen gibt es auch bei der Gestaltung der Sitzplätze; ein zweiter Rollstuhlplatz erleichtert ebenfalls die Nutzung. Insgesamt bieten die vollständig niederflurigen, vierteiligen Tramino II 80 Sitz- und 125 Stehplätze bei einer Länge von 35,74 Metern und einem Leergewicht von 50,8 Tonnen.

Die Inbetriebnahme der neuen Triebwagen hatte sich gegenüber den ursprünglichen Planungen durch technische Probleme an den Drehgestellen verzögert. Der Hersteller Stadler Pankow GmbH hatte sich zur Neuerstellung des von einem Zulieferer fehlerhaft gelieferten Bauteils entschlossen. Die BSVG hofft nun auch auf das baldige Eintreffen der noch fehlenden Wagen.

Die Investitionssumme für die sieben Neubauten liegt bei 18,9 Millionen Euro. Die Landesnahverkehrsgesellschaft bezuschusst dabei die förderfähigen Leistungen zur Hälfte. MKO

Ruhrbahn

Neubauprojekt und Baustelle

■ Mit der „CITYBAHN" kommt voraussichtlich 2025 die oberirdische Straßenbahn zurück in die Essener Innenstadt. Sie erobert sich damit den Bahnhofsvorplatz zurück, reiht sich wieder ein in das Ensemble von Handelshof, Hauptpost, Haus der Technik und Eickhaus. Am 28. Mai wurden die Planungen für den Bau des ersten Abschnitts der „CITYBAHN" im Essener Bau- und Verkehrsausschuss beschlossen. Mehr zu diesem Thema in der nächsten Ausgabe.

Seit dem 23. März wendet die Linie 105 generell bereits in der sonst planmäßig nur von einigen morgendlichen Verstärkerfahrten montags bis freitags im Schülerverkehr genutzten Schleife Frintroper Höhe. Bis einschließlich 10. Juli kann der etwa einen Kilometer lange Restabschnitt bis zur regulären Endstelle Unterstraße wegen Gleisbauarbeiten von den Bahnen nicht befahren werden. Erneuert werden die Gleise auf rund 600 Metern Strecke zwischen Höhenweg und Unterstraße.

Der mit Bussen eingerichtete Schienenersatzverkehr muss ebenfalls einen Umweg fahren, da der direkte Weg über die Frintroper Straße wegen gleichzeitiger Kanalbauarbeiten der Stadtwerke Essen AG versperrt ist. MKO

■ Erfurt: Seit 11. Mai war der eigens eingesetzte Schülerverkehrskurs morgens und mittags zwischen Betriebshof Südost und Magdeburger Allee eine Zeit lang als Tatrazug unterwegs. Damit kamen erstmals seit dem Erfurter Tatra-Abschied aus dem Linienverkehr 2014 wieder planmäßig diese Hochflurwagen außerhalb des Stadtrundfahrtgeschäfts zum Einsatz. Hier KT4D 530+522 am 19. Mai in Höhe Drosselberg. Üblicherweise fährt die EVAG diesen Dienst bevorzugt mit einer MGT6D-Doppeltraktion RONNY DAUER

Düsseldorf

Erste HF6 erhalten Komplettzulassung

■ Am 14. Mai teilte die Düsseldorfer Rheinbahn mit, dass die ersten neuen Stadtbahnwagen des Typs HF6 ihre Zulassung für den Fahrgastbetrieb durch die Technische Aufsichtsbehörde erhalten haben. Insgesamt hat die Rheinbahn 59 dieser Fahrzeuge bei Bombardier Transportation bestellt. Davon sollen 43 Exemplare ältere Triebwagen der Typen GT8SU und B80 ersetzen, während die übrigen 16 Wagen für An-

Ruhrbahn: Die Schleife Frintroper Höhe wird normalerweise nur von einzelnen Verstärkerfahrten genutzt, derzeit wendet hier die baubedingt verkürzte Linie 105 MICHAEL KOCHEMS (3)

Braunschweig: Seit 6. Mai fährt mit Tw 1951 der erste Tramino II im Liniendienst, hier am 29. Mai an der Haltestelle Mühlenpfordtstraße

gebotsverdichtungen ab diesem Jahr vorgesehen sind.

Bei Redaktionsschluss dieses Heftes waren jedoch weiterhin erst drei HF6 in Düsseldorf angekommen. Die Rheinbahn nutzte diese Wagen bislang hauptsächlich zur Ausbildung ihrer Fahrpersonale. Die Auslieferung der übrigen Wagen hatte sich aufgrund diverser Probleme mehrfach verzögert. Dennoch stellte der Vorsitzende des Rheinbahn-Aufsichtsrats und Düsseldorfer Oberbürgermeister Thomas Geisel die mit Auslieferung der ersten Wagen möglichen Angebotsverbesserungen insbesondere auf der Linie U75 bereits ab Oktober 2020 in Aussicht. MKO

Berlin-Adlershof

Spatenstich für Neubaustrecke

■ Am 18. Mai erfolgte in Berlin der erste Spatenstich für die Straßenbahnneubaustrecke „Adlershof II". Die geplante zweigleisige Strecke verbindet auf 2,7 Kilometern Länge die bisherige Endstelle Karl-Ziegler-Straße im Stadtteil Adlershof mit dem vorhandenen Gleisnetz am S-Bahnhof Schöneweide. Im Wesentlichen verläuft die Trasse im

Düsseldorf: Im Fahrschul-Einsatz am Depot Handweiser zeigte sich HF6-Tw 4309 am 12. März zur Ausbildung der Personale auf dem neuen Typ

■ Weimar: Der ehemalige Jenaer Rekozug aus Tw 136 und Bw 180 steht seit dem 20. Mai im Museums-Bw Weimar verteilt zwischen anderen Exponaten, unter anderem dem Erfurter KT4D 401. Zuletzt noch an einem Autobahnrastplatz am Hermsdorfer Kreuz als „Buswartehäuschen" (siehe SM 6/2020) genutzt und zunehmend desolat, konnten die Wagen vorerst vor der Verschrottung bewahrt werden. Der Tw 136 soll definitiv erhalten bleiben, der Bw 180 könnte als Ersatzteilspender für den Tw dienen RONNY DAUER

Mittelstreifen des Groß-Berliner Damms. Notwendige Baumfällarbeiten fanden bereits im Februar statt. Der Bau der Haltestelle Landschaftspark Johannisthal ist aufgrund eines benachbarten Wohnungsbauvorhabens bereits fortgeschritten. Ebenso wird die Kreuzung Sterndamm/Südostallee derzeit aufgebrochen, wo die neue Trasse in die vorhandene im Sterndamm einbindet. Die Trasse soll in die Straßenmitte verlaufen, was mit umfangreichen Leitungsverlegungen einhergeht. In Bau befindet sich bereits ein neuer Straßenbahntunnel unter dem Nordteil des S-Bahnhofs Schöneweide in Verlängerung der Brückenstraße.

Ein weiteres Bauvorhaben ist die Errichtung eines neuen Betriebshofes südöstlich des S-Bahnhofs Adlershof auf dem ehemaligen Kohleverladebahnhof Adlershof. Baubeginn ist für 2022 avisiert, die Inbetriebnahme schrittweise zwischen 2025 und 2028. Zur Anbindung der neuen Strecke und für erforderliche Leitungsarbeiten in Schöneweide ist der Abschnitt der Linie 60 nach Johannisthal seit 8. Juni für ein Jahr außer Betrieb. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) erwarten nach der Eröffnung des Lückenschlusses im zweiten Halbjahr 2021 bis zu 12.700 Fahrgäste pro Tag. Es gibt an der künftigen Strecke fünf beidseitige Haltestellen und ein neues Gleichrichterwerk. An der Haltestelle Landschaftspark Johannisthal entsteht eine neue Wendemöglichkeit für Zweirichtungsfahrzeuge. Im Berufsverkehr wird auf der 40 Millionen Euro teuren Trasse mit den Linien M17, 61 und 63 ein Fünf-Minuten-Takt angeboten. Die bisherige Gleisschleife Karl-Ziegler-Straße entfällt zukünftig und wird im Sommer 2021 zurückgebaut. Im September 2011 nahm die BVG zwischen dem S-Bahnhof Adlershof und der Karl-Ziegler-Straße den Abschnitt „Adlershof I" in Betrieb. CMU/ULW

Dortmund

Verlängerung der U44 auf den Weg gebracht

■ Die Linie U44 wird auf das Gelände der früheren Westfalenhütte weitergeführt. Die Weiterplanung der Stadt Dortmund sieht vor, die Linie bis zur Bahnstation Kirchderne zu verlängern. Zuvor standen unterschiedliche Varianten zur Untersuchung an – eine davon wurde nun empfohlen. Demnach soll die künftige Trasse der U44 auf einem besonderen Bahnkörper mit einer niveaufreien Kreuzung von Stadtbahn und Hoeschallee verlaufen. Die ausgesuchte Variante erfüllt am besten die umfassenden Bewertungskriterien und bietet zudem unter Berücksichtigung aller heutigen und zukünftig zu erwartenden Verkehre eine gute Entwicklungsperspektive.

Die Maßnahme fußt auf dem bereits 2008 gefassten Beschluss zur „Rahmenplanung Westfalenhütte" als Leitlinie für die weitere städtebauliche Entwicklung des stadtnahen ehemaligen Stahlwerksgeländes. Hinsichtlich der Nahverkehrserschließung des Areals beschloss der Rat der Stadt Dortmund bereits am 28.September 2017 die Verlängerung der Stadtbahnlinie U44 von der heutigen Endhaltestelle Westfalenhütte bis zur Warmbreitbandstraße. Sofern der Rat den entsprechenden Beschluss fasst, wird die Ausschreibung der Planungsleistungen noch 2020 erfolgen können, sodass die weitere Qualifizierung ab 2021 vorgenommen werden kann. Nach Genehmigung des Vorhabens kann ein Finanzierungsantrag beim Zuwendungsgeber gestellt werden. Parallel werden die Ausführungsplanung vorbereitet und ein Baubeschluss eingeholt, bevor mit Bewilligung der Zuwendungsmittel die Bauleistungen ausgeschrieben werden können. Damit kann aktuell von einem Baubeginn ab Ende 2025 ausgegangen werden. MBE

Mannheim

Bald viergleisig am Hauptbahnhof

■ Bis Dezember 2022 soll die Straßenbahn-Haltestelle vor dem Mannheimer Hauptbahnhof von derzeit drei auf vier Gleise erweitert werden. Als Voraussetzung hierfür hat die Rhein-Neckar-Ver-

Berlin: So soll die Trasse entlang des Groß-Berliner Damms einmal aussehen, am 18. Mai war dafür symbolischer Spatenstich VISUALISIERUNG BVG

Dortmund: An der Westfalenhütte ist bislang Schluss für die U44, das könnte sich mit einer Streckenverlängerung ändern MICHAEL BEITELSMANN

Stuttgart: „Herzstück" im Bau – die 80 Meter lange Bogenbrücke für die Trasse der U6 wurde direkt neben der Autobahn gefertigt, hier der Zustand am 26. März, am 3. Mai fand der Einschub statt JÜRGEN DAUR

Mannheim: Die bislang dreigleisige Haltestelle am Hauptbahnhof soll bis Ende 2022 auf vier Gleise ausgebaut werden PHILIPP KRAMMER

kehr GmbH im Mai vom Regierungspräsidium Karlsruhe den Planfeststellungsbeschluss erhalten. Damit ist der Weg für den geplanten Baubeginn Mitte 2021 frei. Der viergleisige Ausbau soll die Kapazität sowohl für den zur Bundesgartenschau (BUGA) 2023 erwarteten Besucherandrang bieten, als auch den geplanten Netzausbau in den nächsten Jahren ermöglichen. Im Rahmen des sogenannten „Konversionsnetzes" sollen neue Stadtteile, die auf ehemaligen US-amerikanischen Militärflächen entstehen, an das Straßenbahn-Netz angebunden werden. Der Ausbau der Haltestelle am Hauptbahnhof, bei dem auch die Bahnsteige auf eine Länge von 70 Metern gebracht werden, ist nicht trivial: Neben Anpassungen am Willy-Brandt-Platz und Veränderungen an der Verkehrsführung im Bereich Hauptbahnhof/Kaiserring ist eine Verlegung der Einfahrt zur Tiefgarage am Hauptbahnhof erforderlich. PKR

Leipzig

Freistaat fördert Sanierung

■ Der Freistaat Sachsen fördert zwei weitere Projekte der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB). Für den Ausbau der Gleisanlagen auf der Rosa-Luxemburg-Straße/Wintergartenstraße stellt der Freistaat mehr als 2,8 Millionen Euro zur Verfügung und für die Sanierung des Gleisdreiecks im Bereich der Torgauer Straße und Portitzer Allee sind mehr als 1,3 Millionen Euro budgetiert. Entlang der Rosa-Luxemburg-Straße/Wintergartenstraße modernisieren die LVB seit 2. Juni die Gleise, Fahrleitungen und die Fahrstromanlage. Das betrifft den viel befahrenen, rund 730 Meter langen Abschnitt zwischen der Straße Hahnekamm und der Einmündung in die Eisenbahnstraße. Der Gleisachsabstand wird auf mindestens 2,80 Meter verbreitet, damit zukünftige Straßenbahngenerationen mit einer Breite von 2,40 Metern hier verkehren können.
Überdies bauen die LVB die Haltestellen „Friedrich-List-Platz" und „Hofmeisterstraße" barrierefrei aus. Das zu erneuernde Gleisdreieck befindet sich im Kreuzungsbereich der Bundesstraße 87 mit der Portitzer Allee. Die LVB werden die stark beanspruchten Gleisanlagen in den Sommerferien 2020 grundlegend sanieren.

Die Gesamtkosten für die Modernisierungsarbeiten entlang der Eisenbahnstraße/Wintergartenstraße belaufen sich auf rund 4,5 Millionen Euro, für die Maßnahmen am Gleisdreieck sind rund zwei Millionen Euro nötig. MMÜ

Stuttgart

Brücke über Autobahn eingeschoben

■ Seit Juli 2018 befindet sich die gut drei Kilometer lange Weiterführung der Stadtbahnlinie U6 vom heutigen Endpunkt Fasanenhof Schelmenwasen zur Messe Stuttgart und zum Flughafen im Bau. Gleich zu Beginn muss die Strecke die Autobahn A 8 überqueren. Dies geschieht mittels einer 80 Meter langen Netzwerk-Bogenbrücke, die als Herzstück des neuen Abschnitts gilt, sowie zwei je 24 Meter langen Seitenfeldern. Das Hauptbauwerk mit einem Gewicht von 1.500 Tonnen entstand in monatelanger Arbeit direkt neben der Autobahn und musste nur noch in die richtige Lage gebracht werden. Dies geschah in der Nacht zum 3. Mai mithilfe von vier ferngesteuerten Schwerlastmodultransportern mit einer Leistung von insgesamt 2.000 PS. Dazu musste die Autobahn voll gesperrt werden. Zum Schutz der Fahrbahnen ließen die Planer 1.300 Tonnen Material aufschütten. Mit der für Ende 2021 geplanten Eröffnung des neuen Abschnitts wächst die Streckenlänge der U6 auf 29,4 Kilometer an. JDA

Industrie

Škoda

Weitere Obusse 27Tr für Sofia

■ Škoda Electric liefert 30 moderne Niederflur-Obusse für rund 500 Millionen Kronen in die bulgarische Hauptstadt Sofia. Die bulgarische Seite wird den Kauf der Fahrzeuge aus Mitteln der Europäischen Union kofinanzieren. Das Verkehrsunternehmen in Sofia erwirbt eine Flotte von 18-Meter-Gelenkfahrzeugen Typ Škoda 27Tr mit Traktionsbatterien. Dank dieses Hilfsantriebs können die Obusse auch dort fahren, wo keine Oberleitung vorhanden ist.

„Wir haben uns in den letzten Jahren auf dem bulgarischen Markt gut behauptet. Wir haben fünfzig Niederflur-Gelenkfahrzeuge für 700 Millionen Kronen in die Hauptstadt Sofia geliefert", so Zden k Majer, Vorstandsmitglied und Senior Vizepräsident für Handel der Škoda Transportation.

Die neuen Gelenkfahrzeuge für Sofia bieten Platz für bis zu 123 Passagiere. „Die Fahrzeuge verfügen über eine komfortable und moderne Ausstattung – beispielsweise ein fortschrittliches Diagnosesystem mit Ferndatenübertragung oder ein Fahrgastinformationssystem. Zur Fahrzeugausstattung gehört eine Klimaanlage, welche die Fahrgäste und die Fahrer besonders in den Sommermonaten schätzen werden." PM/MSP

Ausland

Schweden: Stockholm

Transdev fährt künftig Roslagsbanan

■ Transdev hat die Ausschreibung für den Betrieb der Stockholmer Vorortbahn Roslagsbanan gewonnen und wird den Betrieb im April 2021 für zwölf Jahre übernehmen. Der Eigentümer der Bahn, die Stockholmer Verkehrsbetriebe SL, hat für die nächsten

Škoda: Obus 2686 vom Typ Škoda 27Tr unweit der Haltestelle pl. Ruski pametnik. Weitere Fahrzeuge dieses Typs sind bestellt FREDERIK BUCHLEITNER

Grenoble: Triebwagen 2042 auf der Place de Verdun-Préfecture auf Linie A nach Echirolles. Die verlängerte Linie A (La Poya – Echirolles – Pont-de-Claix) wird jährlich von über 21 Millionen Fahrgästen genutzt VICTOR LECAENNAIS

Stockholm: Ab April 2021 betreibt Transdev die Roslagsbanan, neue Züge gehen schon 2020 in Dienst und die Strecke soll zudem massiv auf Stadtbahnstandard ausgebaut werden RICHARD HOLTZ

Jahre hohe Investitionen geplant. Der zweigleisige Ausbau weiterer Streckenabschnitte soll vorangetrieben werden. In Arninge wird ein neuer Haltepunkt gebaut, in Vallentuna ein neues Depot. Beginnend in diesem Jahr werden außerdem 22 neue, von Stadler gelieferte Züge der Baureihe X15p in Dienst gestellt. Die 2018 im Rahmen der Schwedenvereinbarung beschlossene Verlängerung der Roslagsbana über die bisherige Endstation Stockholm Östra hinaus bis hin zum Stockholmer Hauptbahnhof soll bereits in diesem Jahr in Angriff genommen werden und nicht wie ursprünglich geplant erst 2026. Die Roslagsbanan soll ab der Station Universität über den Odenplan in einem Tunnel geführt werden. Der oberirdische Abschnitt zwischen Universität und Stockholm Östra wird stillgelegt, das Gelände bebaut. Die Kosten für die Verlängerung sind mit 670 Millionen Euro beziffert.

Die Roslagsbanan ist die letzte schwedische Schmalspurbahn mit Linienbetrieb. Sie hat eine Spurweite von 891 Millimetern, was drei schwedischen Fuß entspricht. Die Bahn erschließt mit drei Strecken von insgesamt 65 Kilometern Länge den Norden der schwedischen Hauptstadt und anschließende Kommunen. Ihre Wurzeln gehen auf die 1885 gegründete Stockholm-Rimbo-Järnväg zurück, die bis Mitte des 20. Jahrhunderts ein Netz von Schmalspurbahn im Roslagen betrieben hat, das bis nach Uppsala und Norrtälje gereicht hat. Heute wird die stadtbahnartig ausgebaute Bahn täglich von rund 50.000 Fahrgästen genutzt. Derzeitiger Betreiber ist Arriva. RIH

Frankreich: Grenoble

Tram-Stammstrecke A in Echirolles verlängert

■ Auf fünf Linien ist das Straßenbahnnetz von Grenoble angewachsen. Die „Stammlinie" A, die seit 1987 La Poya über den Hauptbahnhof und Alpexpo mit Echirolles verbindet, wurde um 950 Meter und zwei Stationen in Echirolles verlängert und hat nun 29 Zwischenhalte. Mit 21 Millionen Fahrgästen jährlich ist Linie A weiterhin Rückgrat des Straßenbahnnetzes in der Alpenmetropole.

Neuer südlicher Endpunkt ist Pont-de-Claix-L'Etoile, der multimodaler Umsteigepunkt wird. Dazu gehören 70 P+R-Plätze, Fahrradständer und Fahrrad-Aufbewahrung mit zusammen 150 Plätzen, Anschluss an mehrere Express-Bus-Linien und die im Bau befindliche „Fahrrad-Autobahn" (autoroute à vélos) von Grenoble nach Vizille. Demnächst wird der Staatsbahnhof Pont-de-Claix für rund 40 Millionen Euro näher an die neue Endhaltestelle Pont-de-Claix-L'Etoile verlegt.

Die Integration der neuen Straßenbahn von Grenoble in das Stadtbild gilt als besonders gelungen. Von Anfang an legten die Planer Wert auf Barrierefreiheit durch Niederflurtechnik bei Fahrzeugen und Haltestellen. Schrittweise folgte der Netzausbau: Linie B zum Uni-Campus kam 1990 hinzu, die Linien C/D in den Jahren 2006/2007, Linie E erschließt seit 2015 die Viertel nördlich des Flusses Isère. VLC

Isle of Man: Douglas

Nostalgiebahnen stehen still

■ Das Coronavirus hat auch die Insel Man fest im Griff. Am 19. März fiel die Entscheidung, die historischen Verkehrsmittel bis auf Weiteres nicht mehr zu betreiben. Isle of Man Railways bestätigte Mitte Mai, sämtliche Veranstaltungen bis zum 1. September seien gestrichen. Die Freundeskreise der historischen Verkehrsmittel ermöglichen dennoch, an sogenannten „Online-Festivals" im Internet teilzunehmen.Die Entscheidung, ob das 125-jährige Jubiläum der Snaefell Mountain Railway in diesem Herbst stattfinden kann oder auf 2021 verschoben werden muss, soll zu gegebener Zeit fallen.

Die Formulierung „zu gegebener Zeit" beschäftigt die Insel auch in einem anderen Zusammenhang. Wie berichtet, hatte das Inselparlament 2017 nach langer und teilweise hitzig geführter Debatte beschlossen, die Pferdebahn im Rahmen der Promenaden-Sanierung nicht im originalen Zustand, sondern zwischen Gaiety-Theater und Sea-Terminal lediglich eingleisig wiederherzustellen. Mitte Mai 2020 verlautete nun in einem Baustellen-Rundbrief zunächst, die eingleisige Strecke solle vollständig entfallen, was kurz darauf dahingehend korrigiert wurde, dass sie „zu gegebener Zeit" nach Fertigstellung der Strecke zwischen Strathallen Crescent und Gaiety Theater zu Ostern 2021 hinzugefügt werden soll. Dies ist nun offizieller Sachstand, wobei man über die definitiven Gründe nur spekulieren kann. Sie dürften aus Sicht örtlicher Beobachter in der Furcht des Verkehrsministeriums liegen, bei Durchführung sämtlicher Arbeiten bis Ostern 2021 erneut Probleme mit den Geschäftsleuten entlang des Promenadenverlaufs zu bekommen. In der Vergangenheit hatte es immer wieder Schwierigkeiten aufgrund des als zu langsamen empfundenen Baufortschritts gegeben.

Zu Ostern 2021 soll nun zumindest der Pferdebahn-Betrieb auf der doppelgleisig sanierten Teilstrecke vom Kriegerdenkmal bis zum Derby Castle, wo die Manx-Electric-Railway zu ihrer Fahrt entlang der Ostküste startet, wieder aufgenommen werden. Die Trasse vom Sea-Terminal zum Kriegerdenkmal

Am Kriegerdenkmal soll die Pferdebahn ab Ostern 2021 zunächst enden. Wann es eingleisig zum wichtigen Sea Terminal weitergehen kann, ist derzeit ungewiss ANDREAS MAUSOLF

Dallas: Der Tw 7169 „Emma" aus Brüssel kam 2012 für den Einsatz auf der M-Line nach Texas. Eine Verbindung der mit Nostalgiewagen betriebenen M-Line zur 2015 eröffneten Strecke ist geplant JENS PERBANDT

Cuenca: Citadis-X05 an der Haltestelle Gaspar Sangurima am nordöstlichen Ende des fahrleitungslosen APS-Streckenabschnitts. Seit 25. Mai fährt die „Tranvía" im öffentlichen Linienbetrieb BERND SENSENSCHMIDT

soll zumindest unterbaumäßig vorbereitet werden. AMA

Finnland: Turku

Bald wieder mit Straßenbahn?

■ Der Stadtrat der rund 200.000 Einwohner zählenden finnischen Stadt Turku entschied sich jetzt zur Einführung eines neuen Stadtbahnsystems. Nachdem in einem Gutachten unterschiedliche Verkehrssysteme verglichen wurden, fiel die Entscheidung zugunsten des schienengebundenen Systems. Trotz der höheren Anfangs-Investition erwarten die Beteiligten in Bezug auf die Leistungsfähigkeit, Kapazitäten und Verkehrsprognosen über einen Zeitraum von 30 Jahren bei einer Stadtbahn die wirtschaftlichere Lösung. Nach der jetzigen Entscheidung beginnen die Planungen zum Bau einer ersten Linie auf der Strecke Turku Science Park – Markt – Varissuo. Dazu wurde eine entsprechende Projektgesellschaft eingerichtet. Nach der Beendigung der Planungen 2024 und der entsprechenden Finanzierungssicherung von veranschlagten 284 Millionen Euro sollen ab 2029 die ersten Züge in Finnlands sechstgrößter Stadt fahren. Bereits ab 1890 besaß Turku als erste Stadt Finnlands ein Straßenbahnnetz, welches 1972 eingestellt wurde. JEP

Ecuador: Cuenca

„Die Höchste" jetzt im Linienbetrieb

■ Die weltweit höchstgelegene Straßenbahn in der Großstadt Cuenca hat am 25. Mai den öffentlichen Betrieb aufgenommen. Zwei Monate lang fahren die Citadis X05 zunächst entgeltfrei auf der 10,3 Kilometer langen Strecke mit fahrleitungslosem APS-Abschnitt in der historischen Innenstadt. Die Stadtbewohner sollen sich an ihre „Tranvía" gewöhnen, ehe der kostenpflichtige Verkehr Ende Juli beginnt. Dann sind 0,35 US-Dollar je Strecke zu entrichten. Coronabedingt ist die Kapazität der Citadis-Einheiten zunächst auf 62 Personen beschränkt. Acht Züge fahren derzeit im Zehn-Minuten-Takt zwischen 6 und 20 Uhr.
Ursprünglich war der Start des öffentlichen Tranvía-Verkehrs für den 16. April 2019 geplant. Doch obwohl der fahrplanmäßige Probeverkehr wochenlang einwandfrei verlaufen war, wurde die Betriebsaufnahme ausgesetzt. Der neu gewählte und Mitte Mai 2019 neu ins Amt gekommene Oberbürgermeister Pedro Palacios, der sich im Kommunalwahlkampf als Tranvía-Gegner profiliert hatte, entließ den Projektleiter, die Betriebsleiterin und weiteres Führungspersonal und ließ den Probebetrieb einstellen. Ein Grund für die Absage der Betriebseröffnung im April war der noch nicht zustande gekommene Wartungsvertrag zwischen der Stadt und der Firma Alstom, den der Kreditvertrag mit der Republik Frankreich zwingend vorsah. Ob Pedro Palacios tatsächlich erwogen hat, die bereits fertiggestellte und voll funktionstüchtige Tranvía loszuwerden, blieb unklar.

Im November hatte die Stadt die erste Tilgungsrate an Frankreich für eine Straßenbahn zu überweisen, die betriebsbereit ruhte und Kosten verursachte, ohne Einnahmen zu erzielen. In der angespannten Finanzlage des Staates und der Stadt hat das wohl mit zum Umdenken beigetragen. Die Wende kam mit der Entscheidung, den Probebetrieb ab 2. Januar mit anfangs zwei Zügen und danach Woche für Woche mit weiteren Einheiten wieder aufzunehmen. SEN

USA: Dallas

Plan für Ausbau des Tramnetzes

■ Die texanische Stadt Dallas plant den weiteren Ausbau des Straßenbahn-Netzes. Derzeit besitzt die sieben Millionen Einwohner zählende Metropolregion Dallas-Fort Worth neben einem umfassenden Stadtbahnnetz auch zwei unabhängig voneinander verkehrende Straßenbahnlinien. Die seit 2015 betriebene Straßenbahnstrecke von der Union Station zum Stadtteil Bishop Arts wird mit Stadtbahnwagen vom Typ „Liberty Modern Streetcar" des Herstellers Brookville befahren. Bei der zweiten Linie handelt es sich um die mit historischen Fahrzeugen bediente McKinney Avenue Streetcar. Auf der als M-Line bezeichneten Strecke, welche 2002 in Betrieb genommen wurde, kommen unter anderem Triebwagen aus Brüssel, Melbourne, Porto, Dallas und Toronto zum Einsatz. Der Ende April veröffentlichte überarbeitete Streetcar Master-Plan der DART (Dallas Area Rapid Transit) sieht die Modernisierung der M-Line sowie den Zusammenschluss der beiden Linien vor. Dieses soll mittels einer neuen Strecke, welche die Innenstadt in Form von zwei Schleifen durchfährt, erfolgen. Ob nach der Fertigstellung der langfristig angelegten Baumaßnahme voraussichtlich 2045 noch die historischen Fahrzeuge auf der Strecke zum Einsatz kommen, ist derzeit ungewiss. JEP

■ Polen: Bytom (Beuthen): Die Tramwaje Śląskie S.A. plant nach Auslieferung der ersten Wagen des Einrichtungs-Typs Moderus MF 10 AC, diese ab spätestens Ende Juni im Liniendienst einzusetzen. In Auslieferung befinden sich ebenso zwei Moderus MF 10 AC BD, die als Zweirichtungswagen nach ihrer Zulassung die letzten in Polen im planmäßigen Linieneinsatz stehenden Zweiachser auf der Linie 38 in Bytom ablösen sollen. Im Bild der Zweiachser-Tw 1118 nahe der Haltestelle Bytom Grottgera MICHAEL SPERL

Württembergische

Stadtbahn Stuttgart: Pläne für Esslingen und Ludwigsburg ■ Das Stadtbahn-Netz im Raum Stuttgart ist im steten Ausbau, doch für eine Anbindung der Kreisstädte Esslingen und Ludwigsburg gibt es trotz Planungen seit der Jahrtausendwende noch keinen Durchbruch. Bis es soweit ist, müssen noch „dicke Bretter gebohrt" werden

Dass der Stadtbahn-Ausbau in der Region Stuttgart unter Schwergang leidet, kann man wahrlich nicht behaupten. Alle paar Jahre kam bislang eine Netzerweiterung dazu, von der nicht selten auch das Umland der baden-württembergischen Landeshauptstadt profitierte. So wurde erst 2017 die Linie U12 durch einen Lückenschluss vom Hallschlag zur Aubrücke in die Stadt Remseck geführt, was den Fahrgästen dort eine Fahrzeitersparnis von fünf Minuten auf der Fahrt nach Stuttgart bescherte.

Und so könnte es weitergehen, denn bereits Ende 2021 soll nach gegenwärtigem Projektstand die U6 vom Fasanenhof in den Landkreis Esslingen zum Flughafen und zur Messe fahren. Noch nicht gelungen ist dagegen ein Stadtbahn-Anschluss der nach Stuttgart größten Städte der Region – Esslingen und Ludwigsburg. Beide sind mit über 93.000 Einwohner selbst fast schon kleine Großstädte. An Ideen mangelt es dabei nicht, denn beide Projekte haben eine Planungshistorie, die Jahrzehnte zurückreicht.

Auf historischen Pfaden nach Esslingen

Im Gegensatz zu Ludwigsburg hat Esslingen eine lange Straßenbahn-Geschichte. Während die „Eßlinger Städtische Straßenbahn" von 1912 bis 1944 in der Neckarstadt unterwegs war, verband die Straßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf (END) ab 1926 Esslingen mit den Orten Nellingen, Scharnhausen (heute beide Ortsteile von Ostfildern), Neuhausen und Denkendorf. Um diese Gemeinden zu erreichen, musste die END etwa 130 Höhenmeter zwischen dem Neckartal und der Filderhochebene überwinden. Doch 1978 – jenem Jahr, wel-

Große Pläne gibt es für neue Stadtbahnen um Stuttgart. Fahrgäste aus Pattonville sollen künftig über die sehenswerte Strecke der U14, hier an der Hofener Neckarschleuse, nach Stuttgart fahren können
PHILIPP KRAMMER

Dickbrettbohrer

ches durch die Gründung des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) sowie der Eröffnung der S-Bahn Stuttgart eigentlich eine Erfolgsgeschichte im ÖPNV der Region einläutete – fuhren die Überlandbahnen der END das letzte Mal zwischen Esslingen und den Fildern. Etwa 22 Jahre mussten vergehen, bis Nellingen wieder per Schiene erreichbar war: Im September 2000 fuhr die Stuttgarter Stadtbahn-Linie U7 erstmals von Heumaden über Ruit nach Nellingen, womit statt der einstigen Schienenverbindung aus Esslingen eine neue Verbindung aus Stuttgart geschaffen war.

Noch vor der Streckeneröffnung nach Nellingen setzte sich der Landkreis Esslingen zusammen mit den beiden Kommunen Esslingen und Ostfildern sowie den Planern der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) mit einer Fortsetzung der Strecke nach Esslingen auseinander. Die Gründe waren naheliegend, denn der Verkehr zwischen Esslingen und der Filderhochebene ist nach wie vor sehr intensiv, was sich im Busverkehr durch aktuell 14 Busfahrten je Stunde und Richtung zwischen Esslingen und den von der Linie U7 angefahrenen Stadtteilen Ostfildern an Normalwerktagen ausdrückt – rein rechnerisch fährt also öfter als alle fünf Minuten ein Bus! Soll heißen: Bereits heute sind hier sehr viele Fahrgäste unterwegs und durch die Stadtbahn-Verlängerung könnten sicher zahlreiche zusätzlich gewonnen und Busleistungen reduziert werden.

Ohne Tunnel geht nichts

So weit, so gut – leider ist die Trassenführung alles andere als trivial. Die Wagen der END fuhren einst auf einer malerischen und serpentinenreichen Strecke von Nellingen über den Zollberg herunter nach Esslingen, die man heute noch abschnittsweise unter Oberleitung mit den Buslinien 113 und 118 befahren kann. Leider ist die Trassierung von damals weder hinsichtlich der bei der Stadtbahn Stuttgart möglichen Kurvenradien noch bezüglich des erforderlichen Platzes zum Bau von Hochbahnsteigen eine Option für eine Stadtbahn-Verlängerung. Ergo – der Abstieg ins Neckartal müsste zwingend unterirdisch erfolgen. Die Ergebnisse einer 2000 veröffentlichten Untersuchung ergaben, dass den damit verbundenen Kosten nicht der ausreichende volkswirtschaftliche Nutzen gegenüberstand, um eine Förderung zu erreichen. Damit galt für den

Derzeit wenden die Linien U7 und U8 von Stuttgart kommend in Nellingen, hier DT8.12-Zug 3531/3532 am 3. Mai 2020 an der Endstation

Stadtbahn-Anschluss von Esslingen „aufgeschoben, aber nicht aufgehoben".

Neue Hoffnung durch Umstellung des „15ers" in Stuttgart

Der Grund hierfür hat direkt mit der Umstellung des südlichen Teils der letzten Straßenbahn-Linie in Stuttgart auf Stadtbahn-Betrieb zu tun: Seit im Dezember 2007 die Stadtbahnen der Linie U15 die reizvolle Panorama-Strecke zur Ruhbank bedienen, befahren diese zwischen Olgaeck und Eugensplatz eine Längsneigung von 8,5 Prozent – die größte im gesamten Stadtbahn-Netz. Bei der 2000 abgeschlossenen Untersuchung für eine Stadtbahn-Strecke nach Esslingen galt noch die Vorgabe, dass die Stadtbahnen eine maximale Längsneigung von sieben Prozent bewältigen können. Bedenkt man nun, dass die Länge des erforderlichen Kehrtunnels für den Abstieg der U7 ins Neckartal direkt von der maximal möglichen Längsneigung abhängt, ist klar: Je höher die maximal zulässige Längsneigung, desto kürzer der Tunnel, desto niedriger die Kosten.

Ob an dieser naheliegenden Überlegung etwas dran ist, sollte zunächst ein Student der Hochschule für Technik in Stuttgart im Rahmen einer Bachelorarbeit voruntersuchen. Im Ergebnis stand 2011 ein grob ermittelter Kosten-Nutzen-Faktor von 1,2. Der für eine Förderung des Projekts notwendige Faktor von über 1,0, welcher bescheinigt, dass der Nutzen höher ist als dessen Kosten, schien also zum Greifen nahe. In der Folge war eine detaillierte Untersuchung – die sogenannte Standardisierte Bewertung – geplant. Hierbei wird ein Projekt mit all seinen Voraussetzungen auf Herz und Nieren geprüft und – wenn alles gut geht – erhalten die Projektanten einen Kosten-Nutzen-Faktor von über 1,0 – verbunden mit der Aussicht auf großzügige Fördermittel vom Bund aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Zweiter Anlauf ohne Durchbruch

Die von den SSB durchgeführte Untersuchung offenbarte aber viele Schwierigkeiten

Erinnerungen an die legendäre END (Esslingen – Nellingen – Denkendorf)

Impressionen aus dem Jahre 1978 – dem letzten Betriebsjahr der meterspurigen END, die Esslingen mit Nellingen dereinst bereits auf Schienen verband: Im Bild links eilt der aus Tw 3 und Bw 25 gebildete Zug zwischen Krähenbach und Riegelstraße übers Land. Das rechte Motiv zeigt das Modernste, was die END zu bieten hatte: Tw 13 mit Bw 37 an der Station Denkendorf Rathaus beim Umsetzen. WOLFGANG MEIER (2)

ESSLINGEN

Legende:
Bestehende Stadtbahnstrecke
Geplante Stadtbahnstrecke

Neckar
Esslingen Bahnhof
Pliensauvorstadt *(künftiger Name noch offen)*
OSTFILDERN
Zollberg Nord *(künftiger Name noch offen)*
nach Stuttgart
Parksiedlung
Zollberg Jusiweg *(künftiger Name noch offen)*
Scharnhauser Park
Technische Akademie
Kreuzbrunnen
Nellingen

Planungsentwurf für eine mögliche Streckenführung der Stadtbahnverlängerung von Nellingen über den Zollberg hinab nach Esslingen GRAFIK: PHILIPP KRAMMER

bei der Ermittlung der künftigen Fahrgastzahlen mit dem regionalen Verkehrsmodell, weshalb die Untersuchung nur in vereinfachter Form 2019 mit einem nur sehr knapp über 1,0 liegenden Wert endete. So richtigen Anlass zur Euphorie gab dieser Wert nicht, denn bei einem derart knappen Ergebnis würden mögliche Kostensteigerungen schnell alles ins Wanken bringen. Aus diesem Grund ist das Projekt nun erneut in der Schublade verschwunden, soll dort aber schon bald wieder hervorgeholt werden.

Grund zur Hoffnung ist, dass der Bund zuletzt eine Überarbeitung der Standardisierten Bewertung plante und künftig Aspekte wie Umwelt- und Klimaschutz eine stärkere Gewichtung bekommen. Wenn das so weit ist – Experten rechnen mit einem Zeitraum von ein bis vier Jahren – soll es für den Stadtbahn-Anschluss Esslingens in die nächste Runde gehen. Die Chancen sind also weiterhin nicht schlecht, zumal der Landkreis Esslingen, die Städte Esslingen und Ostfildern sowie die SSB hinter dem Projekt stehen.

So könnten die Stadtbahnen fahren

Was sich über die verschiedenen Untersuchungen schon recht stark konkretisiert hat, ist der Trassenverlauf, den die künftige U7 nehmen würde: In Esslingen wäre die Endstation direkt im Bereich des Bahnhofs, wo südlich der Gleise 7 und 8 auf der Fläche von derzeitigen Abstellgleisen die Endstation der Stadtbahn läge. Die Stadtbahn würde also in Reih und Glied mit den Regional- und S-Bahn-Zügen halten und durch eine gemeinsame Bahnsteigunterführung erreichbar sein. Von dort würden die Stadtbahnen auf einer neuen Neckarbrücke ans andere Neckarufer gelangen und im Stadtteil Pliensauvorstadt ihren ersten Zwischenhalt einlegen. Kurz darauf würden die Bahnen in einem Kehrtunnel verschwinden, um den Aufstieg auf die Filderebene zu meistern. Im Anschluss würde es – ähnlich wie seinerzeit bei der END – in Straßenrandlage der Zollbergstraße durch den Stadtteil Zollberg gehen. Nach einem Überlandabschnitt würde Ostfildern-Nellingen erreicht, wo die Stadtbahnen der Ludwig-Jahn-Straße bis zur heutigen Endstelle Nellingen folgen würden. Ob hier die Bahnen oberirdisch und straßenbündig oder in einem neuen Tunnel fahren sollen, ist derweil noch unklar. Bei den ersten Untersuchungen Ende der 1990er standen noch zahlreiche Trassenvarianten zur Diskussion. Eine unterirdische Weiterführung der Stadtbahn über den Esslinger Bahnhof bis zum Marktplatz im Herzen des mittelalterlichen Stadtkerns oder eine Zahnradbahn von Nellingen nach Esslingen als Alternative zur U7-Verlängerung wurden hierbei unter anderem durchgerechnet.

Ludwigsburg: Verworrene Planungsgeschichte

Im Vergleich zum Esslinger Projekt, wo zumindest Anfang und Ende der Stadtbahn-Strecke von Anfang an relativ feststanden, sind die Planungen in Ludwigsburg deutlich verworrener. Aber der Reihe nach. Keimzelle der Ludwigsburger Planung war stets die sogenannte „Markgröninger Bahn". Auf dieser

Nur noch innerhalb von Ludwigsburg wird die Markgröninger Bahn für den Güterverkehr genutzt. Hier in Möglingen hat sich dagegen die Natur die Trasse teilweise zurückerobert

Die Tatsache, dass die Ende 2007 eröffnete U15 in der Stuttgarter Alexanderstraße eine Steigung von 8,5 Prozent bewältigen kann, führte zu einer Neuauflage der Esslinger Stadtbahn-Planungen

PHILIPP KRAMMER (3)

Stuttgarter Lückenschluss als wichtige Voraussetzung

Im Dezember 2017 wurde die Stuttgarter Stadtbahn-Linie U12 vom Hallschlag zur Aubrücke verlängert und hat seitdem die zuvor von der U14 bediente Strecke nach Remseck-Neckargröningen übernommen. Die U14 endet seither in Mühlhausen, wo für sie neben den Bahnsteigen der nach Remseck weiterführenden U12 ein eigenes Wendegleis gebaut wurde. Die jetzigen Überlegungen, die U14 als Teil der Ludwigsburger Stadtbahn-Planung nach Pattonville zu verlängern, wären ohne diesen Lückenschluss nicht möglich gewesen. Denn wenn die U14 weiterhin nach Remseck-Neckargröningen fahren müsste, könnte sie schließlich nicht gleichzeitig auch nach Pattonville fahren. Nun würde aber alles perfekt zusammenpassen, denn die U14 hat seit Verlängerung der U12 nach Remseck durchaus noch Kapazität für zusätzliche Fahrgäste aus Pattonville. Auch den knapp 8.000 Bewohnern von Pattonville kommt diese Lösung zugute: Durch den Anschluss sowohl an die verlängerte U14 als auch an die Niederflurbahn können sie Stuttgart und Ludwigsburg umsteigefrei erreichen. Übrigens: Pattonville ist eine Siedlung, die in den 1990ern aus einer ehemaligen US-Militärsiedlung entwickelt wurde. Pattonville gehört etwa hälftig zu den Städten Remseck und Kornwestheim.

In Esslingen ersetzte einst der Obus die Straßenbahn. Ein 2019 angeschaffter Solaris Trollino wartet am 8. Mai 2020 an der Endstelle Lerchenäcker auf seine Abfahrt PHILIPP KRAMMER

fuhren bis 1975 Personenzüge auf einer acht Kilometer langen Strecke von Ludwigsburg über die 11.000-Einwohner-Stadt Möglingen nach Markgröningen mit seinen rund 15.000 Einwohnern. Bereits seit den 1990er-Jahren wird die Wiedereröffnung der Strecke für den Personenverkehr geplant, was noch im letzten Jahrtausend in einer Untersuchung einen Kosten-Nutzen-Faktor von 6,0 ergab – eine traumhaft hohe Zahl, was gerade im Vergleich mit den für die Stadtbahnverlängerung nach Esslingen erzielten Werten deutlich wird. Warum dennoch auch 2020 noch gut gefüllte Busse im dichten Takt nach Möglingen und Markgröningen fahren, die Bahn aber weiterhin auf sich warten lässt, hat einen Grund: Die Bahn sollte nicht einfach reaktiviert, sondern vielmehr Teil eines Ludwigsburger Stadtbahnnetzes werden.

Erstes Netz mit Einbindung von Waiblingen

Zunächst war ein Netz mit vier Ästen geplant. Im Osten einerseits Markgröningen, wo die Stadtbahn vom Bahnhof auf neuen Gleisen durch den Ort geführt werden sollte, und andererseits Schwieberdingen, von wo aus in Möglingen ein Abzweig von der alten Bahnstrecke angedacht war. Im Westen sollte die Stadtbahn einen Ast über den Stadtteil Oßweil, die SSB-Stadtbahn-Endstelle Remseck-Neckargröningen bis zum Bahnhof von Waiblingen (Kreisstadt des benachbarten Rems-Murr-Kreises) bekommen. Eine weitere Strecke sollte im Westen über den Stadtteil Grünbühl und Remseck-Pattonville zur Stadtbahn-Haltestelle Aldingen Hornbach führen. Dreh- und Angelpunkt des Netzes sollte der Bahnhof Ludwigsburg sein. Für dieses Netz war ein Betrieb mit Niederflur-Stadtbahnen vorgesehen, womit zwar Umstiegspunkte mit der Stuttgarter Stadtbahn entstehen sollten, aber keine technische Integration beider Systeme vorgesehen war. Doch dieses Netz konnte 2008 lediglich die Hürde der „technischen Machbarkeit" nehmen – ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis war nicht zu erwarten.

Modifikationen führen zum Erfolg

In der Folge wurde das Netz modifiziert: Der Ast nach Schwieberdingen entfiel, der Ast nach Waiblingen wurde eingekürzt, sodass die Strecke fortan bereits in Ludwigsburg Oßweil enden sollte. Zudem sollte ein neuer Ast nach Ludwigsburg-Schlösslesfeld (als Abzweig vom Oßweil-Ast) hinzukommen. Die beiden Äste nach Oßweil und Schlösslesfeld sollten fortan auch die Ludwigsburger Innenstadt anbinden. Wichtig war ebenso, dass die alte Markgröninger Bahn nun bis kurz vor dem Ludwigsburger Bahnhof genutzt werden sollte und auf die zuvor vorgesehene Ausschleifung am Stadtrand von Ludwigsburg mit einer neuen und kostspieligen Stadtbahn-Strecke durch die Ludwigsburger Weststadt Abstand genommen wurde. Auch wurde zu diesem Zeitpunkt unterstellt, dass der Ast nach Aldingen Hornbach nur noch bis Pattonville führen soll. Auf dem letzten Stück Pattonville – Aldingen Hornbach sollte dagegen die aus Stuttgart verlängerte U14 fahren. Mit diesen Modifikationen am Netz hatte sich endlich ein Kosten-Nutzen-Faktor von 1,15 ergeben.

Hoch- oder Niederflur?

Von diesem ersten positiven Ergebnis – welches für die Förderfähigkeit noch durch eine Standardisierte Bewertung zu bestätigen war – vergingen sieben Jahre, bis 2015 die Ergebnisse einer detaillierteren Untersuchung vorlagen. Dort wurden allerdings vier verschiedene Varianten untersucht, von denen drei (Variante 1, 2 und 3) einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor zwischen 1,38 und 1,5 aufwiesen. Die Variante 1 entsprach im Wesentlichen dem 2008 positiv testierten Netz, nur dass die Ludwigsburger Niederflurbahn nun doch komplett bis Aldingen Hornbach fahren sollte und kein SSB-Stadtbahn-Betrieb zwischen Pattonville und Aldingen Hornbach unterstellt wurde. Die Varianten 2 und 3 dagegen sahen vor, dass die komplette Ludwigsburger Stadtbahn als Erweiterung des Stuttgarter Stadtbahn-Netzes erfolgt und mit Hochflur-Bahnen befahren wird. Die Vorteile hätten auf der Hand gelegen: Einerseits hätte der einheitliche Fuhrpark Kosteneinsparungen gebracht und es wären für die Fahrgäste Umsteigezwänge entfallen. Auf der anderen Seite können die Stuttgarter Stadtbahnen keine engen Kurven befahren und an Haltestellen muss Platz für Hochbahnsteige vorhanden sein. Die Studie vermochte aber nachzuweisen, dass das geplante Stadtbahn-Netz auch als Erweiterung des SSB-Netzes umsetzbar wäre. Allerdings hätte teilweise eine alternative Streckenführung erfolgen müssen. So enthielt die Variante 2 eine Durchmesserlinie Aldingen – Markgröningen mit Innenstadtast nach Oßweil und die Variante 3 lediglich die Durchmesserlinie Aldingen – Markgröningen ohne Innenstadtast – beides komplett als Hochflur-Stadtbahn und Integration mit dem Stuttgarter System. Die Variante 2 wurde aber kurz nach Fertigstellung der Untersuchung aufgrund der mangelnden städtebaulichen Verträglichkeit von Hochbahnsteigen in der Ludwigsburger Innenstadt schon wieder zu den Akten gelegt. Von da an schien klar zu sein: Wenn Hoch-

flur-Stadtbahn, dann wiederum ohne eine Innenstadt-Anbindung.

Streit zwischen Kreis und Stadt

In der Folge wurde im November 2015 die Variante 3 – also die Durchmesserlinie Aldingen – Ludwigsburg – Markgröningen als SSB-Hochflurstadtbahn ohne zusätzliche Linienäste – für eine Förderung durch das Bundes-GVFG angemeldet, wobei sich die Stadt Ludwigsburg schon damals vorbehielt, gleichwertige Lösungen „ebenbürtig zu prüfen". In den Folgejahren mutierte die Ludwigsburger Stadtbahn-Planung zu einem Zankapfel zwischen den beiden wichtigsten lokalen Projektpartnern – der Stadt und dem Landkreis Ludwigsburg. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Landkreis für die Einführung einer Hochflurstadtbahn eintrat, während die Stadt kurz- bis mittelfristig eher an Bustrassen dachte, welche langfristig zu einem Niederflur-Stadtbahn-System adaptiert werden könnten. Unter Moderation des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg kam es dann 2017 zur Rolle rückwärts: Es wurde erneut ein Ludwigsburger Stadtbahn-Netz für das Bundes-GVFG angemeldet, allerdings nicht mehr als Hochflur-Stadtbahn-Durchmesser von Aldingen nach Markgröningen. Jetzt sollte es wieder ein Niederflur-Netz mit vier Ästen werden. Wie schon 2008 sollte die Stadtbahn Markgröningen mit Weiterführung in die dortige Ortsmitte, Schlösslesfeld, Oßweil und Pattonville erreichen. Von Pattonville nach Aldingen ist mittlerweile (wie bereits in der Untersuchung 2008) die SSB-Linie U14 vorgesehen, sodass immerhin dieser kurze Abschnitt als Hochflur-Stadtbahn ausgeführt werden soll – wahrlich nicht das einzige Déjà-vu in der Projekthistorie…

Kandidatenstatus

Erst 2018 erlangte das Ludwigsburger Stadtbahn-Netz den sogenannten Kandidaten-Status für die Förderung durch den Bund – ein wichtiger Schritt, denn ohne eine entsprechende Förderung sind derartige Projekte nicht zu stemmen. Zudem gab es eine Einigung, dass auf der Markgröninger Bahn so bald als möglich ein Stadtbahn-Vorlauf-Betrieb eingerichtet werden solle. Frühestens 2025 könnte die Markgröninger Bahn demnach wiederbelebt werden. Die Stadtbahn innerhalb Ludwigsburgs könnte entsprechend ab 2030 fahren, wenn alles gut geht. Zudem sind wieder weitere Streckenäste zu prüfen – zum einen eine Anbindung von Schwieberdingen (2008 bereits untersucht) sowie eine Anbindung des jüngst erweiterten Campus des Finanzdienstleisters „Wüstenrot & Württembergische", wofür parallel zur Bahnstrecke Ludwigsburg-Kornwestheim bis zu einem neuen Haltepunkt im Norden Kornwestheims gefahren werden müsste. Ein Anschluss von W&W hatte auch die Stadt Ludwigsburg in den letzten Jahren auf dem Schirm. Sie wollte zwischenzeitlich die aus Markgröningen kommenden Züge nicht als Stadtbahn in Richtung Aldingen weiterführen, sondern als eine Art S-Bahn mit Halt am W&W-Campus über die „Schusterbahn" genannte Bahn-Strecke weiter in Richtung Stuttgart-Untertürkheim beziehungsweise Esslingen betreiben.

Aktuelle Entwicklungen und neue Entscheidungsträger

Eine Bekanntgabe der Ergebnisse, ob die beiden neuen Äste mit in die Planungen aufgenommen werden, wird in Kürze erwartet. Seit Herbst 2019 gab es zudem an der Spitze der Verwaltungen von Stadt und Landkreis einen Wechsel. Bleibt zu hoffen, dass es dem neuen Landrat Dietmar Allgaier und dem neuen Oberbürgermeister Matthias Knecht eher als ihren Vorgängern gelingt, eine gemeinsame Linie zu finden. Insgesamt gilt sowohl für Esslingen als auch Ludwigsburg verhaltener Optimismus, dass die wechselvolle Planungsgeschichte zu einem guten Ende kommt und beide Städte künftig nicht nur auf Eisenbahn–, sondern auch auf Stadtbahn-Gleisen erreichbar sind. Ob das nach „Corona" gelingt, wird sich erweisen müssen. PHILIPP KRAMMER

Das aktuell geplante Stadtbahn-Netz Ludwigsburg mit den Ästen nach Markgröningen (im Westen), Schlösslesfeld (im Nordosten), Oßweil (im Osten) und Aldingen (im Südosten). Der äußerste Abschnitt des Aldinger Astes soll im Streckenstück Aldingen – Pattonville als Verlängerung der Stuttgarter U14 in Form einer Zweigstrecke der bestehenden U12-Trasse nach Remseck umgesetzt werden GRAFIK: LANDKREIS LUDWIGSBURG

Kuriosum beendet

Berlin: Abschied von der U55 ■ Isoliert vom übrigen Netz, nur drei Stationen, lediglich eines von zwei Gleisen in Betrieb und ein einziger Pendelkurs – die „Berliner Kanzler-U-Bahn" war ein Kuriosum, das nach knapp elf Jahren nun Geschichte ist

Aufgrund der Insellage der U55 galt es, die dort eingesetzten Wagen jeweils über eine Einlassöffnung einzuheben CHRISTIAN MUCH

Zeit ihres Bestehens war die U55 zweifelsohne ein Kuriosum, Spottobjekt und zugleich Touristenattraktion – für immerhin ein Jahrzehnt. Eine Zeit, die nun aufgrund der Corona-Pandemie vorzeitig zu Ende ging. Ab Ende 2020 werden die Züge der U5 vom Alexanderplatz durch eine neu eröffnete Tunnelstrecke bis zum Hauptbahnhof durchfahren.

Die U55 gilt als Kind von Berlins Nachwende-Euphorie. Mit der Wiedervereinigung und dem neuen Eisenbahnkonzept für die Hauptstadt ging in Erfüllung, was lange schon Teil des „200-Kilometer-Plans" war und sich in einer Vorleistung zwischen Alexanderplatz und Rotem Rathaus aus den 1920ern manifestierte. Eigentlich sollte es auch gleich bis zur Turmstraße mit Anschluss an die U9 gehen. Mit dem Hauptstadtbeschluss von 1991 unterstellten die Verantwortlichen, dass Konzerne und Organisationen ihre Zentrale nach Berlin verlegen würden und starkes Wachstum einsetzt. Ein enormer Bauboom bei Büroimmobilien entstand – siehe Potsdamer Platz. Die Bewerbung für die Olympischen Spiele 2000 heizte dies weiter an und Pläne für die U5-Verlängerung schienen nur folgerichtig.

Unerwartete Vollbremsung

Die Prognosen gingen nicht auf – der Regierungsumzug gelang erst 1999, die Konzerne hatten vielfach andere Prioritäten. Eventuell

OBEN Eröffnungszug am 8. August 2009. Die Emporen des Bahnhofs blieben aufgrund von Umplanungen funktionslos

LINKS Fast verloren wirkten die Doppeltriebwagen im Bahnhof Bundestag. Das zweite Gleis zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor blieb zuzeiten der U55 abgeriegelt MANUEL EUER (4)

UNTEN Lückenschluss: Im Dezember 2019 war der Innenausbau des Bahnhofs Rotes Rathaus bereits weit fortgeschritten

spielte auch das politische Klima in der Stadt eine Rolle, das mit der gescheiterten Olympia-Bewerbung deutlich wurde. So platzte um 2000 die Immobilienblase, die Bankgesellschaft Berlin musste mit Milliarden aus dem Landeshaushalt gerettet werden. Das bedeutete vorerst das Ende aller Pläne und Träume.

Dennoch: Der Hauptbahnhof und das damit verbundene Verkehrskonzept war mit Abstrichen – beispielsweise dem verkürzten Hallendach – bis 2006 realisiert. Als extrem nachteilig erwies sich, dass die Deutsche Bahn den Bau der zweiten Nord-Süd-S-Bahn auf unbestimmte Zeit verschob und dafür auch keinen Bahnhofsrohbau realisieren wollte. So kam es nicht zu einer kombinierten Lösung für U- und S-Bahn nach Vorbild des Bahnhofs Wuhletal. Wenigstens entstanden mit dem Bau des Hauptbahnhofs und des „Bandes des Bundes“ auch die U-Bahnhöfe Hauptbahnhof und Bundestag sowie die Schildvortriebsstrecke bis zum Bahnhof Brandenburger Tor im Rohbau.

Rumpfbetrieb aus Fördermittelzwang

An den Bauangriff in der Gegenrichtung war aufgrund der Finanzlage über Jahre nicht mehr zu denken. Den bereits erstellten Rohbauten drohte das Schicksal anderer U-Bahn-Vorleistungen zuvor. Weithin bekannt wurde die Situation vor allem durch Zwischennutzungen des Bahnhofs Bundestag unter anderem für Konzerte und die Verfilmung des Survival-Horror-Spiels „Resident Evil“.

Letztlich ging die begonnene Teilstrecke als „Kanzler-U-Bahn“ U55 in Betrieb, um in der desolaten Finanzlage nicht auch noch die Fördermittel zurückzahlen zu müssen. Beide Gleise lagen inzwischen, aber nur eines war regulär befahrbar. Die Bahntechnik entsprach zunächst nur den Erfordernissen des Pendelbetriebs, ebenso die Ausstattung der Bahnhöfe Hauptbahnhof und Bundestag – Rolltreppen fehlten vorerst. Der aufwendig gestaltete Bahnhof Brandenburger Tor wurde mit Abstrichen am Ostausgang vollendet und aufgrund seiner Gestaltung mit historischen Ansichten und Zitaten eine eigene Attraktion. Der Bahnhof Bundestag mit seiner Sichtbetonoptik bedingte ohnehin weniger Aufwand für den Innenausbau. Das Design des U-Bahnhofs Hauptbahnhof ist der Geldnot und einem Zufall geschuldet: Die Wandpaneele waren für die U-Bahn Hongkong produziert und aufgrund kleiner Schönheitsfehler nicht abgenommen worden. Uwe Kutscher, Bauchef der Berliner U-Bahn, entdeckte sie auf dem Hof des Herstellers und erwarb sie günstig.

So ging die U55 am 8. August 2009 feierlich in Betrieb. Und der zuvor so folgenreich ausgebliebene Boom hat Berlin bald danach voll erfasst. Nach wenig mehr als zehn Jahren endete der Betrieb der U55 vorzeitig am Abend des 17. März 2020. Ursprünglich sollte der Pfingstmontag der letzte Tag sein.

Ab Dezember als U5 in Betrieb

Aktuell laufen die letzten Arbeiten zur Durchbindung; die Gleise sind seit März durchgehend befahrbar, zunächst stromlos. Das Richtfest des Bahnhofs Museumsinsel im Februar war die letzte Möglichkeit, eine der Baustellen zu besichtigen. Die Bahnhöfe Rotes Rathaus und Unter den Linden gehen laut Online-Bautagebuch der Fertigstellung entgegen. Der Bahnhof Museumsinsel mit seiner beeindruckenden Architektur soll 2021 fertiggestellt und bis dahin ohne Halt durchfahren werden. Ab Sommer ist geplant, Kurse der U5 ohne Fahrgäste zur Erprobung und Fahrerschulung von Alexanderplatz bis Hauptbahnhof durchzubinden.

MANUEL EUER

Berlins U-Bahnlinie U55

Betreiber	BVG Berliner Verkehrsbetriebe
Eröffnung	8. August 2009
Einstellung	17. März 2020
Fahrgäste	6.200 täglich im Durchschnitt
Streckenlänge	1,8 km
Stationen	3 (Brandenburger Tor, Bundestag, Hauptbahnhof)

Ab März 2017 setzte die BVG aus Wagenmangel auch historische Wagen der Baureihe D auf der U55 ein. Sie erwiesen sich jedoch als relativ störanfällig und waren nur selten zu sehen

GT6N 205 passiert das historische Gautor in der Innenstadt. Dahinter grüßt der Turm der Stephanskirche, die durch ihre von Marc Chagall gestalteten Fenster berühmt ist

Dreifaltigkeit am Rhein

Mainz: Von M-Wagen bis Variobahn ■ Die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt steht nicht nur für Fastnacht, Bundesligafußball und ZDF, sondern auch für einen Straßenbahnbetrieb, der sich in den vergangenen Jahren gemausert hat. Dass neben NGT6M und Variobahnen nach wie vor M8C im Liniendienst anzutreffen sind, ist ein weiterer Aspekt, der einen Besuch lohnt

In der knapp 220.000 Einwohner zählenden Rheinhessen-Metropole Mainz verkehren fünf Straßenbahnlinien, die viele Stadtteile mit der Innenstadt verbinden. Gab es über etliche Jahre neben der recht kurzen Bretzenheimer Linie 52 lediglich zwei, dafür aber besonders lange Linienäste nach Finthen im Westen und nach Hechtsheim im Süden, die sich kurz vor den Endpunkten jeweils noch verzweigten, wurde das Netz mit der Eröffnung der zehn Kilometer langen, sogenannten „Mainzelbahn" nach Lerchenberg am 11. Dezember 2016 auf einen Schlag deutlich erweitert. Kurze Zeit später ging eine weitere – recht kurze – Erweiterung im Verlauf der Betriebsstrecke zum Depot und weiter bis zum Neubaugebiet am Zollhafen in Betrieb. Diese wird mit der Linie 59 (Zollhafen – Hochschule Mainz) aktuell jedoch nur alle halbe Stunde bedient.

Auf den Mainzer Linien verkehren derzeit 41 Fahrzeuge dreier unterschiedlicher Wagentypen, wobei die M-Wagen aus den 1980er-Jahren als letzte verbliebene Hochflurwagen in absehbarer Zeit ersetzt werden müssen.

Kultfahrzeug M-Wagen

In Mainz beendeten die kantigen Achtachser mit Choppersteuerung und der Typbezeichnung M8C aus der Düsseldorfer Waggonschmiede die Zeit der vierachsigen Großraumwagen und brachten modernes Flair in den überalterten Wagenpark. Zuvor schon hatten die Mainzer den Essener M8C-Wagen 1114 im Sommer 1980 direkt an den Rhein ausgeliehen und ausgiebig getestet, sodass die Stadtwerke als Muttergesellschaft der heutigen Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) schließlich 1982 insgesamt sechs M8C bestellten, die 1984 ausgeliefert wurden. Zu den sechs Zweirichtungsfahrzeugen gesellten sich später noch vier aus Bielefeld gebraucht übernommene M8S, die mit Baujahr 1975 fast ein Jahrzehnt älter waren und mittlerweile bereits wieder verschwunden sind. Die MVG stellte diese 2013 ab. Die drei Tw 278–280 ließ der Verkehrsbetrieb 2016 verschrotten, für Wagen 277 könnte ein Umbau zum Arbeitswagen noch eine weitere Einsatzperspektive bringen. Die „Original"-Mainzer M-Wagen unterzog die MVG hingegen 2016/2017 noch einer Modernisierung in Prag, wo unter anderem die Cegelec-TV-Progress-Choppersteuerung eingebaut

Kurzinfo Straßenbahn Mainz

Betreiber	Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG)
Eröffnung	1883 Pferdebahn 1891 Dampftramway 1904 elektrischer Betrieb
Spurweite	1.000 mm
Straßenbahnlinien	5
Fahrgäste (inklusive Bus)	180.000 werktäglich
Bestand Linienfahrzeuge	gesamt 41 Tw, davon 19 ER-Tw Typ Variobahn 16 ZR-Tw Typ NGT6M 6 ZR-Tw Typ M8C
Bestand historische Wagen	3 Tw (derzeit abgestellt aufgrund Fahrspannungsumstellung)
Betriebshöfe (Tram)	1
Länge Streckennetz	29,7 km

OBEN Immer noch unverzichtbar sind die M-Wagen. Auf dem Barbarossaring sind die Chancen hoch, einen zu erwischen, verkehren hier doch drei der fünf Mainzer Linien

LINKS Viele Mainzer Variobahnen tragen großflächige Ganzreklamen. Wagen 222 wirbt für ein Möbelhaus

UNTEN Tw 209 auf dem Kaiser-Wilhelm-Ring. Ansprechende Motive finden sich rund um den Hauptbahnhof. Die Gründerzeithäuser tragen hier ihren Teil dazu bei

wurde. So können die Wagen noch weitere Jahre auf den Mainzer Gleisen rollen. Eingesetzt werden die M-Wagen aktuell hauptsächlich auf den beiden Kursen der Linie 59 sowie auf den in den Fahrplänen als Hochflurbahn ausgezeichneten Kursen der Linien 51 und 53.

Zwischen Anfang und Mitte der 1990er-Jahre wurde die Niederflurtechnik in Deutschland serienreif. Zur nachhaltigen Modernisierung der Straßenbahn beschaffte die MVG Ende 1996 insgesamt 16 sechsachsige Niederflurgelenktriebwagen NGT6M in Zweirichtungsausführung. Wagen dieser Bauart waren schon in einigen Städten im Einsatz und mussten daher nicht völlig neu für die speziellen Mainzer Bedürfnisse konstruiert werden. Sie erhielten die Betriebsnummern 201 bis 216. Die geringe Einstiegshöhe wurde

Auf der Linie 59 zum Zollhafen passiert M8C 271 auch einen alten Hafenkran, der an die frühere Bedeutung des Geländes erinnert

Auch GT6N 201 ist ein „echter Meenzer". Soeben hat er als Linie 52 den Hauptbahnhof verlassen und strebt dem Schillerplatz zu

Der Finthener Linienast führt an der alten Mainzer Waggonfabrik vorbei. Ein Teil der Gebäude blieb bis heute erhalten

Rund um den Schillerplatz lassen sich viele historische Bauwerke finden. Die Haltestelle gilt als das Tor zur Altstadt

von den Mainzern mit Begeisterung angenommen, sodass die Wagen bald alle sechsachsigen Altbaufahrzeuge von Westwaggon und vom Typ DÜWAG GT6 ersetzen konnten. Seitdem prägen die NGT6M das Bild der Mainzer Straßenbahn nachhaltig und kommen auf allen Linien zum Einsatz. Auf der Linie 52, die an der Bretzenheimer Bahnstraße über eine Stumpfendstelle verfügt, bewältigen die Zweirichtungswagen sogar den Gesamtverkehr.

Variobahnen für mehr Verkehr

Im Vorgriff auf die ab 2014 neu gebaute „Mainzelbahn" zum Lerchenberg bestellte die MVG im Juni 2009 neun Fahrzeuge des Typs Variobahn des Herstellers Stadler Rail (Wagen 217–225). Die neuen Fahrzeuge haben eine Länge von 30 Metern und bieten Platz für 174 Fahrgäste (66 Sitzplätze). Alle Fahrzeuge verfügen über vier Einstiegstüren und sind erstmals in Mainz mit Klimaanlagen ausgestattet. Als Einrichtungsfahrzeuge berücksichtigen sie konsequent die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste. Um einen Kostenvorteil zu generieren, bestellte die MVG die Fahrzeuge gemeinsam mit den Grazer Verkehrsbetrieben.

Die erste Variobahn mit der Nummer 217 wurde am 9. September 2011 nach Mainz geliefert. Am 14. Dezember 2011 präsentierte die MVG die Bahn und setzte sie bereits am 15. Dezember im normalen Fahrgastbetrieb ein. Die restlichen Fahrzeuge

Fast wie in den 1980ern: Ein M8C im Ursprungslack auf dem Kaiser-Wilhelm-Ring

Hoch hinaus geht es mit der „Mainzelbahn“. Aufwendig trassiert führen die Linien 51 und 53 zum Lerchenberg und zum ZDF-Gelände. M8C 276 ist bereits auf dem Rückweg zur Innenstadt

lieferte Stadler ab Anfang 2012 aus, diese erhielten die Betriebsnummern 218 bis 225. In einer zweiten Bestellung kamen zwischen 2015 und 2016 zehn weitere, baugleiche Variobahnen mit den Nummern 227–236. Die Betriebsnummer 226 wurde dabei übersprungen, da der im historischen Fahrzeugpark befindliche Westwaggon-GT6 diese Nummer bereits trug. Das Schmuckstück musste nicht umgenummert werden, und man vermied so auch eine mit Verwechslungsgefahren behaftete Doppelbesetzung. Mit der Eröffnung der Trasse zum Lerchenberg stieg der Fahrzeugbedarf bei der Mainzer Straßenbahn enorm, aber die dafür vorgesehenen Fahrzeuge waren bereits vorhanden – die Mainzer hatten Weitblick bewiesen. Da die „Mainzelbahn“-Linien 51 und 53 an beiden Enden über Wendeschleifen verfügen, wurden sie schnell zum vorrangigen Einsatzgebiet der Einrichtungsfahrzeuge. Aber auch auf der Linie 50 zwischen Finthen, Römerquelle und Hechtsheim, Bürgerhaus sind die Wagen heimisch.

Mainz ist eine Stadt mit sehenswerter Innenstadt; speziell für den Straßenbahnfoto-

Übersicht der Mainzer Straßenbahn-Fahrzeugtypen

Typ	M8C	GT6N	Variobahn
Hersteller	DÜWAG, Düsseldorf	Adtranz Werk Hennigsdorf	Stadler Rail, Pankow
Betriebsnummern	271–276	201–216	217–225, 227–236
Baujahr	1984	1996	2011/2012, 2015/2016
Achsfolge	B' 2' 2' B	(1A)+(1A)+(A1)	Bo' 2' Bo'
Länge	25.880 mm	26.800 mm	30.068 mm
Breite	2.300 m	2.300 mm	2.300 mm
Höhe	3.346 mm	2.930 mm	3.400 mm
Motorleistung	2x 100 KW	3 x 100 KW	8 x 45 KW
Sitzplätze	54	46	73
Stehplätze	171	97	112
Leergewicht	34.500 kg	31.500 kg	38.400 Kg
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	70 km/h	70 km/h
Stromsystem	750 V =	750 V =	750 V =

- 50 Finthen, Römerquelle – Hechtsheim, Bürgerhaus (15′)
- 51 Finthen, Poststraße – Lerchenberg, Hindemithstraße (15′)
- 52 Bretzenheim, Bahnstr. – Hechtsheim, Am Schinnergraben (15′)
- 53 Lerchenberg, Hindemithstraße – Hechtsheim, Bürgerhaus (15′)
- 59 Hochschule Mainz – Zollhafen (30′)*

* nur Mo-Fr während der Vorlesungszeit und nur bis 19 Uhr
only Mon-Fri during lecture period, and only until 19:00

Straßenbahn | *Tram*
Eisenbahnstrecken | *Railway routes*

2020 © Robert Schwandl (aus „Tram Atlas Deutschland 5“)

Streckennetzübersicht der Mainzer Straßenbahn. Auffällig sind die langen Außenäste
GRAFIK: ROBERT SCHWANDL

grafen gibt es daher im Kontrast mit den Überlandabschnitten viele abwechslungsreiche Motive. Zwar ist der Streckenabschnitt in der eigentlichen historischen Mainzer Altstadt nur recht kurz, aber umso spektakulärer.

Tipps für Tramfans in Mainz

Am Schillerplatz gibt es einige historische Gebäude, die besonders morgens mit der Tram gut im Licht liegen. Direkt südlich schließt sich die steigungsreiche Strecke zum Gautor an, die teilweise über parallele Straßen im Richtungsverkehr führt. Das Gautor, ein früheres Stadttor, steht erst seit 1998 am heutigen Ort, wo es sich ab der Mittagszeit gut zusammen mit dem Turm der Stephanskirche fotografieren lässt. Der weitere Verlauf der Linien 50 und 51 nach Hechtsheim ist nicht übermäßig reizvoll, sodass der nächste Anlaufpunkt der Bahnhofsvorplatz sein könnte. Vorteil: Hier treffen sich alle Linien, und die Bebauung rund um den Platz ist sehenswert. Der Ast der Linie 52 nach Bretzenheim führt an schönen Stadthäusern vorbei und bietet kurz vor dem Endpunkt einen der beiden eingleisigen Abschnitte im Mainzer Netz. Zu beachten ist jedoch, dass hier lediglich ein 20-Minuten-Takt gilt.

Der lange Finthener Linienast führt zunächst entlang einer baumbestandenen Straße und überwiegend durch Gewerbegebiete – an der alten Waggonfabrik lohnen ehemalige Industriebauten einen Blick. Im kleinstädtisch geprägten Gonsenheimer Ortskern umkurven die Gleise der Linien 50 und 51 die schmucke, wegen ihres Standortes mitten im Straßenverlauf als „Inselkirche“ bezeichnete evangelische Kirche von 1903. An der Haltestelle Gemarkungsgrenze trennen sich beide Linien – die 50 befährt dabei eine interessante Steigung hoch zur Siedlung an der Römerquelle.

Mainzelbahn teilweise übers Feld

Auf der erst Ende 2016 eröffneten „Mainzelbahn“ zum Lerchenberg lassen sich zahlreiche Motive finden; im Bereich der Arena und der Hochschule führt die Trasse sogar (noch) durch die offene Landschaft. Bis zur Zwischenschleife an der Hochschule verstärkt die halbstündlich verkehrende Linie 59 an Werktagen die „Stammlinien“ 51 und 53 – die „Studentenlinie“ stellt einen Garanten für den Einsatz der M-Wagen dar. Im weiteren Verlauf ist hinter dem Bahnhof Marienborn der Steigungsabschnitt hoch zum Lerchenberg neben einer Baumallee und mit einem weiten Blick in die Landschaft ausgesprochen fotogen. Liebhaber moderner Architektur kommen bei zwei hohen Brückenbauwerken über Schnellstraßen auf ihre Kosten – Hochhauskulisse inklusive.

Nicht unterschlagen werden soll der jüngste Abschnitt der Mainzer Straßenbahn: Am Zollhafen beschreibt die Linie 59 in einem früheren Hafen- und jetzt Neubaugebiet zwar eigentlich nur eine große Blockschleife, ein alter Kran direkt am Rhein bietet für die M-Wagen jedoch einen sehr schönen Hintergrund. MICHAEL BEITELSMANN

Das Zürich des Ostens

Schweizer Trams in Winnyzja (Ukraine) Es ist wie ein Ausflug in die Vergangenheit: In der ukrainischen Universitätsstadt Winnyzja fahren fast ausschließlich die Zürcher Kult-Trams „Karpfen“ und „Mirage“ auf einem für Osteuropa tadellosen Netz. Schicken die jüngeren „Tram 2000“ ihre älteren Kollegen bald in Rente?

Im „echten" Zürich fahren mittlerweile wieder zwei „Museums-Mirage" – in Winnyzja gibt es Mirage-Begegnungen im Minutentakt (großes Bild); auch die letzten „Karpfen" schwimmen noch mit (rechts)

Eigentlich gibt es genügend eindeutige Hinweise, dass Winnyzja in der Ukraine liegt. Über die Straßen schnaufen noch immer Kamaz-Lastwagen aus Sowjetzeiten an großen Plattenbauten vorbei, die Wegweiser zeigen in kyrillischer Schrift Richtung Kiew und Schytomyr und in der Straßenbahn sammeln die Schaffnerinnen das Ticketgeld ein. Aber wenn wir Straßenbahnfreunde das Drumherum mal kurz ausblenden, könnten wir tatsächlich denken, wir hätten eine Zeitreise ins Zürich vor rund 15 Jahren gemacht. Der Verkehrsbetrieb von Winnyzja ist nämlich fast komplett in der Hand gebrauchter Zürcher Trams! Mittlerweile sind die legendären „Karpfen" und „Mirage" zwar alle über 50, teilweise bis zu 60 Jahre alt. Aber die Werkstatt hält die Second-Hand-Bahnen so gut in Schuss, dass sie optisch immer noch so aussehen, als wären sie gerade erst aus der Schweiz angeliefert worden. Das zeigt schon: Winnyzja ist nicht nur wichtiges Wirtschaftszentrum, angesehene Universitätsstadt und kultureller Hotspot in der Ukraine. Auch die Straßenbahn ist unter den ukrainischen Betrieben in jeder Hinsicht ein außergewöhnliches Highlight.

Am Anfang standen deutsche Trams

Neue und gebrauchte Straßenbahnen aus dem In- und Ausland haben in Winnyzja eine lange Tradition. Als die Straßenbahn am 28. Oktober 1913 eröffnet wurde, fuhren sieben nagelneue Zweiachser der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) aus dem Deutschen Kaiserreich über die Meterspurgleise der Stadt. Die erste Linie führte vom Bahnhof zum damaligen Gymnasium. In den folgenden Jahrzehnten dehnten sich die Strecken langsam aus. Schon in den ersten 20 Jahren nach Eröffnung des Betriebs mussten deshalb Gebrauchtwagen aus Odessa und Twer gekauft werden. Nachdem sich die Straßenbahn nach dem Zweiten Weltkrieg mit gebrauchten Vorkriegswagen über Wasser halten konnte, kamen ab 1957 fabrikneue zweiachsige Trieb- und Beiwagen der VEB Waggonbau Gotha aus der DDR nach Winnyzja. Ihnen folgten weitere Klassiker ihrer Zeit, ab 1971 die von ČKD Tatra in Prag gebauten rundlichen T4SU und nahtlos ab 1980 die kantigen KT4SU.

Der heimlich gebaute Obus

Parallel dazu entstanden in der wachsenden Stadt ab 1964 erste Obuslinien. Die Regierung wollte den Bau eines Obus-Netzes finanziell nicht unterstützen und auch erst nicht genehmigen, weil Winnyzja schon eine Straßenbahn hatte. Um neue Fabriken möglichst schnell mit dem Obus anfahren zu können, wurde die Oberleitung auf eigenes Risiko und mit Expertenwissen aus

Wissenswertes über die Stadt

Winnyzja liegt etwa 270 Kilometer südwestlich von Kiew. Von der Hauptstadt aus dauert die Zugfahrt ohne Umstieg nur rund zweieinhalb Stunden. Winnyzja gilt in der Ukraine nicht nur als wichtiger Standort für Industrie und Universitäten, sondern vor allem auch als lebenswerte Stadt mit restaurierter Altstadt, prunkvollen Sakralbauten und gepflegten Parks. Am Ufer des Flusses Südlicher Bug gibt es eine Promenade, vor der bei gutem Wetter beleuchtete Wasserfontänen zur Musik spielen. Im Sommer wird es teils sehr warm, sodass in der Stadt richtiges Urlaubsflair aufkommt. Bei schlechtem Wetter warten verschiedene Museen auf einen Bummel, zum Beispiel das „Retro-Technikmuseum" oder das „Museum für Transportmodelle".

Ein Netz – sechs Linien mit Direktverbindungen auf allen Fahrtrelationen. Ganz im Westen wurde zuletzt der Ring geschlossen
GRAFIK: KARIN VIERHELLER/VORLAGE URBANRAIL.NET

RECHTS **T4SU machen sich noch als Arbeitswagen nützlich und erklimmen gelegentlich die Steigung in der City**

dem nicht weit entfernten Schytomyr heimlich aufgehangen. Offiziell wurden die Straßen nur mit neuer Beleuchtung ausgestattet. Nebenbei wuchsen aber auch die Strecken der Straßenbahn immer weiter. Am 19. Dezember 2014 folgte schließlich die bislang letzte neue Strecke zwischen dem Busbahnhof und dem Markt Vyshenka. Damit war das Straßenbahnsystem nach 100 Jahren Entwicklung komplett. Das elektrische Nahverkehrsnetz in Winnyzja besteht 2020 aus sechs Straßenbahnlinien auf rund 22 Kilometern Netzlänge und einem dicht geknüpften Netz aus 16 Obuslinien. Im Zentrum der Stadt fahren Obus und Straßenbahn sogar parallel und zeigen damit alle paar Minuten, dass beide Verkehrsmittel gut nebeneinander und miteinander funktionieren.

Kleines Netz, großer Andrang

Auch wenn seit 1913 ständig neue Straßenbahnstrecken eröffnet wurden, gibt es in Winnyzja heute kein engmaschiges Netz, das jeden Zipfel der Stadt erreicht. Im Westen der Stadt ist mit der jüngsten Neubaustrecke ein großer Ring komplett geworden. Davon zweigen ein kurzer Ast im Süden und ein langer Ast zum Bahnhof ab. Auf dem Ring sind die Gleise zum Großteil in Wiese eingebettet, die Strecke zum Bahnhof liegt überwiegend in der Straße und führt an schmucken Fassaden vorbei durchs Zentrum und über den Fluss „Südlicher Bug“. Drei Haltestellen vor dem Bahnhof trennen sich die beiden Gleise in zwei eingleisige Abschnitte auf und führen für die letzte Haltestelle wieder gemeinsam durch ein Industriegebiet zur großen Wendeschleife neben dem Bahnhof. Obwohl das Netz für eine Stadt mit rund 370.000 Einwohnern nicht besonders groß ist, deckt die Straßenbahn wichtige Teile der Stadt ab

LINKS **Mit seiner alten Ganzreklame für das Zürcher Männerballett tänzelt der „Mirage“ 339 auf dem letzten rustikalen Abschnitt der Endstation am Bahnhof entgegen**
ALLE AUFNAHMEN DIESES BEITRAGS: CHRISTIAN LÜCKER

RECHTS **An den Endstellen gönnen sich Fahrerinnen und Schaffnerinnen eine kurze Pause, ehe „Karpfen“ und „Mirage“ gleich wieder ausschwärmen**

Leben nebeneinander her und passen trotzdem perfekt zusammen: Obus und Straßenbahn sind in der schmucken Innenstadt von Winnyzja vereint – auch farblich

und kommt bei den Fahrgästen offensichtlich sehr gut an.

Bahn verpasst? Die nächste kommt gleich!

Die Straßenbahn ist besonders attraktiv, weil mit den sechs Linien alle Endstellen auf allen möglichen Routen miteinander verbunden sind. Die Linie 2 fährt zusätzlich den Ring in beide Richtungen ab. In Winnyzja muss also kein Fahrgast zwischen zwei Straßenbahnlinien umsteigen. Teilweise fahren die Bahnen alle fünf Minuten und weil sich die Linien immer überlagern, kommen die Straßenbahnen manchmal im Minutentakt angerollt. Die Gleise sind für osteuropäische Verhältnisse fast überall in einem sehr guten Zustand. Dadurch kommen die Trams zügig voran und wilde Schaukelei wie in anderen ukrainischen Städten kennen die Fahrgäste in Winnyzja kaum noch. Erst in 2018 und 2019 wurden noch gut zwei Kilometer Gleise in der Innenstadt getauscht und der Straßenzug dabei mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten zwischen den Gleisen aufgehübscht. Fast so hübsch, dass es auch Zürich sein könnte …

Über 100 geschenkte Zürcher Trams

Etwas mehr als zehn Jahre vorher waren die Verkehrsbetriebe Zürich gerade dabei, einen Teil ihres Fuhrparks durch niederflurige Cobra-Trams zu ersetzen. Auch in Winnyzja wollten die Verantwortlichen ihre Straßenbahn auf Vordermann bringen und die alten, zu kleinen Tatra-Vierachser gerne loswerden. Auf der Suche nach Gebrauchtwagen nahm die Stadt das Staatssekretariat für Wirtschaft mit ins Boot, das wiederum einen Draht zu den Verkehrsbetrieben Zürich herstellte. Denn dort standen gleich zwei Typen kurz vor dem Abstellgleis: die vierachsigen Triebwagen Be 4/4 samt vierachsigen Beiwagen B4 mit den Spitznamen „Karpfen" und die sechsachsigen Triebwagen Be 4/6 mit dem Spitznamen „Mirage".

KT4SU und die „Vinway" sind selten: Hier begegnen sich zwei dieser Außenseiter ganz im Westen am quirligen Endpunkt am Busbahnhof

Der Zahn der Zeit hat seine ganz eigenen Kunstwerke geformt: Im Servicedepot innerhalb der eingleisigen Blockumfahrung stehen noch einige „zerfledderte" originale KT4SU

Nachdem ein ukrainisches Team die Trams in Zürich begutachtete und klar war, dass sich „Karpfen" und „Mirage" für das Netz in Winnyzja eignen, war der Deal zügig „eingetütet". Alle Fahrzeuge gingen als Geschenk aus der Schweiz in die Ukraine, das Staatssekretariat für Wirtschaft übernahm die Kosten für Transport und Inbetriebnahme der Bahnen. Die Ukrainer bekamen so bestens gepflegte Straßenbahnen geschenkt, die Schweizer hatten keinen Stress mit einem Verkauf und möglichen Haftungsfragen am Hals.

Zürcher verdrängen fast alle Tatras

Zwischen 2007 und 2011 kamen so 14 „Karpfen" mit 15 passenden Beiwagen, 78 „Mirage" und als Bonus drei „Blinde Kühe", also Beitriebwagen beziehungsweise sogenannte geführte Motorwagen, zu den „Mirage" nach Winnyzja. Dort ersetzten die Zürcher Trams mit ihrem stolzen Alter und jeweils rund 2,5 Millionen Kilometern Fahrleistung Stück für Stück die Tatras, die größtenteils noch deutlich jünger waren. Von den KT4SU ist bis heute nur noch eine Handvoll im Einsatz, einige „Tatra-Ruinen" stehen noch im Betriebshof innerhalb des Rings und in der Abstellanlage in der Nähe des Bahnhofs. Von den T4SU machen sich noch wenige als Arbeitswagen nützlich. Beide Typen hat der Verkehrsbetrieb auch als Grundlage für Neubauten des Typs „VinWay" genutzt. Vier KT4SU sind zu Dreiteilern mit Niederfluranteil und völlig neuem Aufbau mutiert, ein weiterer Wagen ist zweiteilig geblieben. Auch fünf T4SU haben einen neuen Aufbau mit Niederfluranteil bekommen, sind aber Einteiler geblieben. Allerdings fallen diese wenigen „Außenseiter" im alltäglichen Gewusel zwischen den blau-weißen Zürchern kaum auf. Im Laufe der Zeit haben die Gebrauchtwagen ihren Zürcher Look behalten, das Blau ist allerdings neu und etwas heller als im Original. „Mirage" 339 trägt sogar noch seine Vollwerbung für das Zürcher Ballett. Innen und außen haben die Trams auf ihre alten Tage digitale Anzeigen spendiert bekommen. Zwar sind die „Blinden Kühe" nie in Betrieb gegangen, die Anhänger der „Karpfen" ausgemustert und die „Karpfen" selbst nur noch vereinzelt unterwegs. Aber ein Großteil der Zürcher Trams kann mittlerweile auf stolze zehn Jahre vollen Einsatz in der Ukraine zurückblicken!

Besondere und bunte Fahrzeuge

In Winnyzja stehen noch einige interessante „Schätzchen" auf dem Gleis. Vor dem Straßenbahndepot empfängt ein Nachbau der ersten Zweiachser von 1913 die Besucher. Im Depot gibt es eine kleine Museumsecke mit einem restaurierten T4SU, einem „Karpfen"-Anhänger und einer „Blinden Kuh". Für Mietfahrten sehr beliebt sind ein Zweiachser-Nachbau mit offenen Plattformen und der restaurierte Gotha-Zweiachser mit der Nummer 100. Übrigens hat dieser, wie auch alle noch in Betrieb stehenden Tatras, inzwischen die als Zürcher Standardkupplung verwendete und mit den blau-weißen Gebrauchtwagen eingeführte +GF+-Kupplung erhalten. Der „Karpfen" 233 fährt mit roter Beklebung für Stadtrundfahrten übers Netz. Und auch wenn die „Karpfen"-Anhänger eigentlich eingemottet sind, kommt ab und zu doch noch mal einer aus dem Depot, um bei Baustellen als mobiles Lager auszuhelfen.

Sieht einer gesicherten Zukunft entgegen: Gotha-Zweiachser 100 wartet umringt von „Mirage", abgestellten „Karpfen"-Beiwagen und „Arbeitstieren" auf die nächste Sonderfahrt

Bald „Tram 2000" aus Zürich für die Ukraine?

In 2020 wiederholt sich ein Stück der Geschichte: Wieder bekommen die Verkehrsbetriebe Zürich neue Trams. Ende 2019 wurde in der Schweizer Metropole das erste von 70 Neufahrzeugen aus der Flexity-Familie von Bombardier auf den Hof gestellt. Diesmal müssen die Wagen des Typs „Tram 2000" dran glauben, die seit 1976 durch Zürich gondeln. In Winnyzja hat der Verkehrsbetrieb natürlich schon ein Auge auf die kantigen Gelenkwagen geworfen. Denn auch ein „Mirage" wird nach 60 Jahren Dauereinsatz irgendwann an seine Grenzen stoßen. STRASSENBAHN MAGAZIN hat bei den Verkehrsbetrieben Zürich nachgefragt, ob als nächstes der Typ „Tram 2000" nach Winnyzja auswandert. Dort hält man sich derzeit allerdings noch bedeckt: „Betreffend der Zukunft der 'Tram 2000' können wir zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Angaben machen, die Planung dazu läuft." Dem engagierten Betrieb würde weitere Unterstützung aus dem Ausland guttun. So oder so ist und bleibt Winnyzja erst mal das Zürich des Ostens … CHRISTIAN LÜCKER

Nächster Halt: Ziegelstein

Vollautomatisch fährt seit 2010 die Nürnberger U-Bahn an der Station Ziegelstein, deren Bahnsteig leicht im Bogen liegt und über drei transparente Felder in der Decke etwas Tageslicht erhält
WINFRIED WOLFF

Serie
Folge 148

Wie kommt es, dass eine Nürnberger U-Bahn-Station den profanen Baustoff Ziegelstein im Namen führt? Die Antwort ist beim Blick auf die Landkarte schnell gefunden. Denn Ziegelstein ist hier durchaus ein ambivalenter Begriff und bezieht sich im Fall der U-Bahn-Station naheliegenderweise auf den gleichnamigen Stadtteil im Nordosten der Frankenmetropole. Der Name übertrug sich bereits im 15. Jahrhundert von einem nahen Schloss in unmittelbarer Nähe einer Ziegelei auf das bis 1920 eigenständige Dorf. Dabei ist der Bahnhof Ziegelstein sogar ein Zwischenendpunkt im Nürnberger U-Bahn-Netz. Züge der Linie U2, die nicht bis zum Endbahnhof Flughafen durchfahren, enden hier.

Die Station eröffnete Ende November 1999 im Zuge des Baufortschritts der Flughafenstrecke. Direkt anschließend in Richtung des Endhaltes Flughafen besteht eine Abstell- und Umkehranlage. Dort werden Züge seit Einführung des fahrerlosen Betriebs 2010 vollautomatisch hinterstellt und bei Bedarf ohne manuellen Eingriff zu Langzügen gekuppelt beziehungsweise wieder zu Kurzzügen geteilt.

Ausgestattet ist der Bahnhof mit einer Lichtkunstanlage: Pro Bahnsteigseite signalisiert ein rotes Lauflicht mit annähernd proportional zur Zuggeschwindigkeit sich ändernder Laufgeschwindigkeit einen ein- oder ausfahrenden Zug. Während des Aufenthalts eines Zuges leuchtet das Band kontinuierlich. Senkrechte, in Fahrrichtung des jeweiligen Gleises strahlende weiße Lichtbänder an den Bahnhofswänden werden bei Ein- und Ausfahren eines Zuges in entsprechender Abfolge ab- und wieder zugeschaltet und folgen damit ebenfalls den Zugbewegungen. Rolltreppen an den Bahnsteigenden und ein Aufzug verbinden die Bahnsteigebene ohne Zwischengeschoss direkt mit der Straßenebene. Drei transparente Felder in der Bahnsteigdecke versorgen den Bahnsteig mit Tageslicht.

Die U-Bahn ersetzte die Straßenbahn, die zunächst als Linie 21 seit 1926 ihren Endpunkt in Ziegelstein hatte und zuletzt als Linie 3 am 28. Januar 1996 im Zuge des U-Bahn-Baus ihren Betrieb einstellte. Noch Anfang der 1970er hatte die VAG den ursprünglichen Endpunkt in Ziegelstein vom Bierweg einige hundert Meter nach Norden zur Otto-Lilienthal-Straße verlegt. WINFRIED WOLFF

Zeitreise durch die „Stadt Montan“

Duisburg: Die zweitlängste Straßenbahn-Linie im Revier

Sie zeugt von früherer Straßenbahn-Herrlichkeit und teils sehr fragwürdiger Nahverkehrspolitik, ist Bühne für das gesamte Spektrum heutiger Ruhrpott-Vielfalt und gibt dem Begriff Strukturwandel ein Gesicht. 1992 als Nachfolger der Linien 904 und 909 entstanden, ist die 903 auch Sinnbild für die damalige Zäsur der Duisburger Straßenbahn

Keine andere deutsche Stadt ist immer noch so von der Stahlindustrie geprägt wie Duisburg. Das war auch 1992 schon so, als ein DÜWAG-GT8 bei Fahrn Richtung Dinslaken rollte

BILDER DES BEITRAGS, SOWEIT NICHT ANDERS ANGEGEBEN: MICHAEL BEITELSMANN

Aktuell typischer Fahrzeugeinsatz auf der 903: ein GT10NC-DU, hier bei Angerhausen. Die idyllische Bebauung täuscht – auch hier herrscht Industrie vor!

Mit rund 27,6 Kilometern ist die Linie 903 der Duisburger-Verkehrsgesellschaft (DVG) fast die längste Straßenbahnlinie des gesamten Ruhrgebiets. Städteverbindende U-/Stadtbahnlinien außen vor gelassen, wird sie nur von der (allerdings meterspurigen) Bochum-Gelsenkirchener Linie 302 übertroffen – und auch nur um rund 800 Meter und zudem erst seit deren Verlängerung nach Langendreer vor drei Jahren. Duisburgs 903 führt in Nord-Süd-Richtung durch die komplette „Stadt Montan" und nimmt völlig unterschiedliche Stadtteile sowie die längste U-Bahn-Röhre Deutschlands mit. Grund genug, mit ihr auf eine spannende (Zeit-)Reise durch dieses Stück Revier zu gehen.

Ein wenig Duisburger Straßenbahn-Geschichte

Die Linie 903 ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im öffentlichen Personenverkehr in Duisburg. Und da die Stadt entlang des Niederrheins ohnehin eine besonders große Nord-Süd-Ausdehnung aufweist, ergibt sich fast zwangsläufig ihre große Länge. Sie nimmt ihren Ausgang in der nördlichen Nachbarstadt Dinslaken im Kreis Wesel,

Der Stadtteil Hamborn wird von der 903 entlang der Duisburger Straße komplett durchfahren. Tw 1014 nähert sich zwischen Friedenskirche und Wasserturm der Haltestelle Rathaus

An der Haltestelle Watereck am Nordrand von Walsum enden viele Kurse der 903; nach Dinslaken geht es wochentags nur alle 15 Minuten weiter. Tw 1001 passiert das Wendegleis

Direkt vor dem Empfangsgebäude des Dinslakener Bahnhofs startet die 903 zu ihrer langen Reise durch Duisburg, davor verbringen die Wagen die Wendezeit in der Gleisschleife

Kurzinfo Linie 903

Linienlänge:	27,59 km
Fahrzeit:	66 bzw. 68 Minuten
Haltestellen:	45, davon 6 Tunnelstationen
Betreiber:	Duisburger Verkehrsgesellschaft
Fahrtentakt:	Tagsüber alle 15 Min., zwischen Rheintörchenstraße und Watereck alle 7/8 Min. (auch samstags); sonntags alle 30 bzw. 15 Min.

doch die Bebauungsgrenzen sind in diesem Ballungszentrum ohnehin fließend.

Der Werdegang der Duisburger Straßenbahn gestaltete sich ausgesprochen wechselvoll. Während im Zentrum und im Süden schon vor der Wende zum 20. Jahrhundert die ersten Straßenbahnstrecken in Normalspur entstanden, verlief die Entwicklung in den nördlichen Vororten anders. Die damals noch eigenständigen und durch die Montanindustrie rasant wachsenden Orte Meiderich, Hamborn und Walsum hielten eine meterspurige Straßenbahn für das bevorzugte Verkehrsmittel. Am 1. Juni 1900 eröffnete die „Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft“ die Strecke vom Bahnhof Neumühl über Hamborn, Marxloh und Aldenrade zum Walsumer Tor in Dinslaken. Am 11. November 1902 erfuhr diese Strecke auf der südlichen Seite eine Verlängerung bis zum Bahnhof Meiderich, weitere Zweigstrecken folgten. Im weiteren Verlauf der Entwicklung übernahm die Städtische Straßenbahn Hamborn die Betriebsführung.

Durch die große Kommunalreform vom 1. August 1929 entstand die Großstadt Duisburg-Hamborn. Der damalige Oberbürgermeister Karl Jarres strebte die Vereinigung aller Verkehrsbetriebe auf Duisburger Gebiet an. Aber erst am 1. Januar 1940 wurden alle Unternehmen in der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG vereinigt. Nach dem Zweiten Weltkrieg fällten die Stadtoberen im Dezember 1951 aus Kostengründen die Entscheidung, die wichtigsten Streckenabschnitte nördlich der Ruhr auf Normalspur umzuspuren und die übrigen Streckenabschnitte stillzulegen. Bis Ende 1958 war der Umbau auf Normalspur auf den betreffenden Abschnitten abgeschlossen. Als letzte meterspurige Straßenbahnlinien verkehrten bis zum 30. April 1966 die Linie 10 von Hamborn Altmarkt nach Oberhausen-Buschhausen sowie die Linie 11 von Marxloh Pollmann zum Bahnhof Oberhausen-Holten.

Untertunnelung der Innenstadt

Im Süden der Stadt entstand im Rahmen des Stadtbahn-Programms des Landes Nordrhein-Westfalen eine kreuzungsfreie Strecke für die damalige Fernbahn-Linie D zwischen Düsseldorf und Duisburg; ab Huckingen benutzte auch die Straßenbahnlinie 909 diesen großzügig mit viel Beton und

Frühlingsgefühle in Aldenrade. An der Haltestelle Walsum Rathaus liegt das Stadtteilzentrum – die 903 ist hier omnipräsent

Gleich dreifach historisch ist diese Ansicht von der Aackerfährbrücke über die Ruhr. Klassische DÜWAG-GT8 fahren seit 1992 nicht mehr, die alte Gitterbogenbrücke wurde 1997 durch einen Neubau ersetzt, und die Linie 903 unterquert die Ruhr seit 2000 in einem Tunnel

Brücken errichteten Abschnitt. In der City begannen schon in den 1970ern die Arbeiten für den U-Bahn-Tunnel, der ebenfalls den Vorgaben aus dem NRW-Stadtbahnprogramm entsprang. Einen markanten Wendepunkt in Duisburgs Straßenbahngeschichte bedeutete dann die Eröffnung des Tunnels in der Innenstadt am 11. Juli 1992. Bis dahin verkehrten neben der Düsseldorf-Duisburger Gemeinschafts-Stadtbahnlinie 79 insgesamt drei Straßenbahnlinien durch die Stadt: Die 901, die auch heute noch den gleichen Verlauf wie damals hat, die 904 im eher zentralen Bereich zwischen Hüttenheim und Laar sowie die Linie 909 von Huckingen über Hauptbahnhof und Meiderich nach Dinslaken. Mit der Tunnelöffnung verschwanden die Linien 904 und 909, und der Nordast der 909 wurde mit dem Südast der 904 zur neuen Linie 903 zusammengefasst. Dabei hat die Duisburger Verkehrsgesellschaft nach 13 Jahren auch den direkten Weg von der Innenstadt nach Hüttenheim über Hochfeld wieder reaktiviert – es entstand die Linie 903, wie sie auch heute noch verkehrt. Lediglich die Eröffnung des zweiten und wahrscheinlich letzten Tunnelabschnitts in Duisburg am 23. September 2000 brachte nochmal eine Veränderung für die Linie 903: Die 3,7 Kilometer lange Strecke Duissern – Meiderich Bahnhof ersetzt seitdem die oberirdische Strecke über die Aakerfährbrücke. Dieser Tunnelabschnitt führte zu einer deutlichen Fahrzeitverkürzung. Somit verkehrt die Linie 903 nunmehr seit zwei Jahrzehnten auf heutiger Trasse unverändert durch Duisburg. Starten wir also unsere Entdeckungsreise in der nördlichen Nachbarstadt.

Unterwegs mit der 903 – Abfahrt Dinslaken

Unsere Reise mit der 903 beginnt nördlich von Duisburg in der Mittelstadt Dinslaken. Zwar schon lange nicht mehr kreisfrei, fahren viele Autofahrer stolz das heute wieder zulässige „DIN“ im Kennzeichen spazieren. Vor dem Bahnhof befindet sich die großzügige Wendeschleife der 903, wo die Fahrer ihre Pausenzeit verbringen. Erst kurz vor der Abfahrt setzt sich der rot/weiße Zehnachser in Bewegung und nimmt am Inselbahnsteig die ersten Fahrgäste auf. Dank der guten Anschlüsse zur Regionalexpress-Linie RRX 5 von Koblenz nach Wesel, zum RE 19 sowie zum RE 49 von Arnheim nach Düsseldorf, gibt es hier tatsächlich immer einige Umsteiger. Nach der Abfahrt wird eine große Kreuzung überquert, und die Bahn erreicht die Innenstadt. An einem großen Kreisverkehr lässt sich im Park rechts das Rathaus der einstigen Bergbaustadt –

Tipp: Landschaftspark Duisburg-Nord

Im stillgelegten Thyssen-Hochofenwerk Duisburg-Meiderich wurde von 1901 bis 1985 Roheisen für die Stahlindustrie produziert. Nach der Stilllegung wurde das Werk nicht etwa abgerissen, sondern mitsamt der umgebenden Fläche für die Öffentlichkeit hergerichtet. Heute können Besucher das stillgelegte Hüttenwerk als lebendiges Industriedenkmal erleben. Mit seinen drei in der Reihe stehenden Hochöfen, den Bunkeranlagen, Schrägaufzügen und Gießhallen vermittelt der Landschaftspark Duisburg-Nord das traditionelle Bild einer Hochofenanlage der Jahrhundertwende. Insbesondere im Hochofen 5 wird die Produktionskette eines Hüttenwerks bildhaft und real.

Die ehemaligen Werkshallen sind für Firmen- und Kulturveranstaltungen hergerichtet, in einem alten Gasometer entstand Europas größtes künstliches Tauchsportzentrum, frühere Erzlagerbunker wandelten sich zu einem alpinen Klettergarten, in einer Gießhalle wurde ein Hochseilparcours eingerichtet und ein erloschener Hochofen wurde zum Aussichtsturm ausgebaut. Ein industriegeschichtlicher Rundweg führt durch das ganze Gelände.

Besonders schön ist die abendliche farbige Illuminierung des Werkes. Dann taucht die Lichtinstallation des britischen Künstlers Jonathan Park das Hüttenwerk in ein faszinierendes Meer von Licht und Farbe. Das Hüttenwerk wird in den Farben Rot, Grün und Blau angestrahlt. An den Anlagen des Hüttenwerks erinnern diese Farben an die Funktion der einzelnen Anlagenteile: Grün steht für Gas, Blau für Wasser und Rot für Feuer und Hitze. Bei genauem Hinsehen eröffnet sich in der Nacht die Industriegeschichte des ehemaligen Hüttenwerks auf eine spannende Art und Weise.

Besucherzentrum im Landschaftspark Duisburg-Nord
Emscherstraße 71, 47137 Duisburg
Haltestelle: Landschaftspark Nord
www.landschaftspark.de

Sehr eindrucksvoll ist die abendliche Beleuchtung des früheren Stahlwerks im Landschaftspark Duisburg-Nord. Wer genau auf die Farben achtet, kann sogar die Funktion der einzelnen Anlagenteile erahnen: Grün steht für Gas, Blau für Wasser und Rot für Feuer und Hitze

Von der nördlichen Nachbarstadt Dinslaken bis ganz in den Süden der Stadt Duisburg erstreckt sich die 903 als eine von nur noch zwei – langen – Straßenbahnlinien der DVG. Dazu kommt noch die hochflurige Düsseldorf-Duisburger Stadtbahnlinie U79

GRAFIK: ROBERT SCHWANDL

die Großzeche Lohberg ist seit gut 15 Jahren Geschichte – erkennen, welches nach dem Krieg auf den Ruinen einer alten Burg errichtet wurde. Die Burganlage gilt als Keimzelle der Stadt, und noch heute nutzen viele Dinslakener den Park mitsamt Freilichtbühne in ihrer Freizeit.

Die 903 wendet sich unterdessen nach Süden und passiert dabei die Hauptgeschäftsstraße der Stadt. An der Haltestelle Neustraße befinden sich die meisten Ge-

903 goes Untergrund! Sechs Tunnelstationen liegen am Linienweg. Meiderich Bahnhof ist der nördlichste. Gut sichtbar die unterschiedlichen Bahnsteighöhen, davor liegt der Bahnsteig der Stadtbahn U79

So zuckelte einst die Straßenbahn oberirdisch durch Duissern. Heute muss man hier in den U-Bahnhof hinabsteigen, um mit der 903 zu fahren. Auch war 1992 Tw 1011 noch ein Achtachser ohne Niederflurteil

Farbenfroh als Teil des Stadtbilds zeigte sich bis Sommer 1992 die Straßenbahn in der großzügigen Duisburger Fußgängerzone. Seither fahren die Bahnen aller Linien durch ein teils viergleisiges doppelstöckiges Tunnelsystem, das weit über eine Milliarde D-Mark verschlang

schäfte. Nach einem Rechtsknick kann die Bahn auf eigener Trasse weiterfahren. Kurze Zeit später ist die Haltestelle „Trabrennbahn“ erreicht. Im Ruhrgebiet bot der Trabrennsport früher ein weit verbreitetes Sonntagsvergnügen für viele Arbeiter, die gerne mal die eine oder andere Mark auf das beste Pferd und den besten Mann im Sulky setzten. Die Dinslakener Anlage ist Deutschlands einzige Halbmeilen-Trabrennbahn, und die Rennlänge der Bahn ist mit 800 Metern die kürzeste Bahn Deutschlands. So entsteht aufgrund der Kompaktheit eine einzigartige Atmosphäre, wobei das Gelände heute auch für andere Veranstaltungen genutzt wird, wie beispielsweise Flohmärkte oder Open-Air-Konzerte. Als praktisch erweist sich da freilich, dass sie mit der 903 eine gute ÖPNV-Anbindung hat. Hinter der Trabrennbahn wird die Bebauung langsam lockerer; hier befindet sich die Station „Pollenkamp“. Nach der Überquerung der Emscher folgt mit der Haltestelle Bärenstraße schon die letzte auf Dinslakener Gebiet. Nach einer kurzen Walddurchfahrt ist Duisburg erreicht.

Walsum: Einst mit Betriebshof

Die erste Station auf Duisburger Stadtgebiet nennt sich „Watereck“. Hier befindet sich ein Wendegleis, in dem viele Bahnen der Linie 903 die Fahrtrichtung wechseln. Denn während im Duisburger Abschnitt

Fahrzeuge der Duisburger Straßenbahn für den Liniendienst

Auf der Linie 903 verkehren ausschließlich die rot/weiß lackierten Zweirichtungs-Zehnachser mit der Bezeichnung GT 10 NC-DU, die zwischen 1986 und 1993 – damals noch als rein hochflurige Achtachser – von DUEWAG an die DVG geliefert worden sind (die Erweiterung um ein Mittelteil mit Niederflureinstieg folgte 1996/97). Die Serie von ursprünglich 45 Fahrzeugen ist – abgesehen von wenigen runderneuerten Wagen – weitgehend verschlissen; drei Fahrzeuge (1008, 1017 und 1039) sind schon verschrottet. Ferner kommt im Ausnahmefall der Fahrschulwagen 1000 im Liniendienst zum Einsatz. Hinter ihm verbirgt sich DÜWAG-Einrichtungs-Achtachser 1060 (Baujahr 1966). Er wurde umgebaut und optisch weitgehend an die jetzt am Ende ihrer Zeit angekommene Generation angeglichen.
Bereits Ende 2017 hat die DVG bei Bombardier eine Bestellung über 47 dreiteilige Flexity-Bahnen aufgegeben, deren Auslieferung eigentlich ab 2019 geplant war, bisher aber noch nicht begonnen hat.

Typ:	**GT 10 NC-DU**
Hersteller:	DUEWAG, Düsseldorf
Baujahr(e):	1986–1993; Umbau zum Zehnachser: 1996/97
Achsformel:	B'2'2'2'B'
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge:	32.640 mm
Breite:	2.200 mm
Leermasse:	35,4 t
Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h bzw. 65 km/h bei automatischer Linienführung
Stundenleistung:	2 × 185 kW
Stromsystem:	750 V DC
Stromübertragung:	Oberleitung
Stehplätze:	62
Stehplätze:	114
Fußbodenhöhe:	780 mm Hochflurteil; 280 mm (Niederflurteil)

So wird die Duisburger Straßenbahn der Zukunft aussehen; 47 dieser Dreiteiler sind bei Bombardier bestellt

Als erster modernisierter GT10NC-DU erhielt 1042 eine abweichende Lackierung – damit ist er jedoch Einzelgänger geblieben. Im August 2014 präsentiert er sich im Zentrum von Hochfeld

Selten im Liniendienst anzutreffen ist der Fahrschul-Tw 1000, hinter dem sich ein Einrichtungs-Gelenkwagen von 1966 verbirgt. Hier (Bild in der Fischerstraße in Wanheim) ist er auf der „kurzen" 903 im Einsatz

unter der Woche bis an diese Haltestelle immerhin im 7,5-Minuten-Takt gefahren wird, wird Dinslaken nur alle Viertelstunde angesteuert, samstags und sonntags gar nur zweimal in der Stunde. So lohnt sich ein kurzer Ausstieg, denn die nächste Bahn in Richtung Innenstadt startet hier ja bald. Allerdings gibt es nicht wirklich viel zu sehen; Reihenhäuser und kleine Gewerbebetriebe prägen die Umgebung. Also fahren wir auf eigener Trasse weiter südwärts. Am nächsten Halt „Vierlinden" ist die nach Friedrich Ebert – dem seit 1913 Vorsitzenden der Sozialdemokratischen Partei und ersten Reichspräsidenten der Weimarer Republik – benannte Hauptstraße von Walsum erreicht, an der die 903 zunächst in Seitenlage trassiert ist. Hier kann man eine typische Vorstadtszenerie erkennen – neben Einfamilienhäusern dominieren Mietskasernen unterschiedlicher Baujahre.

Über den Halt an der Fasanenstraße kommt schon bald die Station „Walsum, Betriebshof" in Sicht. Wie der Name vermuten lässt, gab es hier einst ein Straßenbahndepot, das in den 1980er-Jahren aufgegeben wurde. Davon ist heute nichts mehr zu sehen: Ein großer Supermarkt hat sich auf dem damals frei gewordenen Gelände etabliert. Dafür gerät nun das Stadtteilzentrum von Walsum ins Blickfeld. Wer sich aber nun auf einen historischen Stadtkern oder wenigstens ein paar alte Gebäude gefreut hat, wird wohl eher enttäuscht sein. Walsum-Aldenrade präsentiert sich als Siedlung im Stil der 1970er-Jahre. Ein paar Hochhäuser, ein paar Einkaufspassagen und ein großer Platz um das Bezirksrathaus – das war es. Trotzdem lieben die Walsumer ihre „Stadt".

Wir aber fahren weiter mit der 903, immer südwärts. Hinter der Station „Sonnenstraße" beginnt der Stadtteil Fahrn – auch er überwiegend in schönster Nachkriegsarchitektur errichtet. Die hiesigen Haltestellen heißen „Schwan" und „Striepweg", die 903 fährt nun in der Mitte der Weseler Straße. Und so langsam merkt man, dass man sich im Ruhrgebiet befindet: große Stahlwerkskomplexe rücken bald ins Blickfeld. Zunächst das Hüttenwerk Schwelgern mit seinen markanten Hochöfen. Nach der Überquerung alter Industriebahntrassen und vorbei an aufgelassenen Zechenbahnhöfen, wird Marxloh erreicht.

Hochzeitsmoden und Rockerbanden

Duisburg-Marxloh – dieser Name ist weit über den Ruhrpott hinaus ein Begriff, leider ist es ein negativ besetzter. Überhaupt erst entstanden vor rund 150 Jahren durch den großen Gründerzeit-Boom im Ruhrge-

Einen etwas ramponierten Eindruck hinterlässt der Tw 1045 vor der Marienkirche im Stadtteil Hochfeld. Und in der Tat ist der Duisburger Fahrzeugpark dringend erneuerungsbedürftig. Die neue Generation, welche die derzeitige komplett ersetzen soll, wird aber bald anrollen (siehe Kasten links)

biet, wurden in Marxloh in kürzester Zeit viele Mietskasernen für die Arbeiter der Stahlwerke hochgezogen; der ganze Stadtteil ist schachbrettartig angelegt. Das rasante Bevölkerungswachstum im Schatten der Montanindustrie ist lange vorbei, und die Zusammensetzung der Bewohner hat sich deutlich geändert. Heute leben in Marxloh viele Menschen türkischer oder libanesischer Herkunft; dazu kommen inzwischen etliche osteuropäische Bewohner, die in teils heruntergekommenen Blocks hausen müssen. Die Begriffe „Schrottimmobilien“ und „No-go-Area“ fallen in diesem Zusammenhang oft, doch es gibt durchaus einige schön renovierte Objekte. Im Straßenbild finden sich Rocker- und andere Banden. Ob die Kriminalität im Duisburger Norden deshalb tatsächlich höher ist als anderswo? Die Polizei jedenfalls patrouilliert hier in großer Stärke.

Positiv an Marxloh ist jedenfalls die unglaubliche Vielfalt und Vitalität der ganzen türkischen Geschäfte und arabischen Lebensmittelläden. Ein Hauch von Orient im Revier! Tagsüber herrscht auf der Weseler Straße große Betriebsamkeit. Hier reihen sich Juweliere, Restaurants und Schuhläden aneinander.

Hinzu kommt etwas wirklich einmaliges: Marxloh ist die Hochburg schlechthin für Brautmodengeschäfte. Nirgends sonst in Deutschland gibt es auf so kleiner Fläche so viele Modegeschäfte für den schönsten Tag im Leben. Eine richtige Hochzeitsmeile ist hier entstanden, mit dem Zentrum am „Pollmann“, der Mitte von Marxloh. Die Kreuzung ist zugleich Schnittpunkt mit der zweiten „echten“ Duisburger Straßenbahnlinie, der 901. Sie verbindet den Norden der Stadt ebenfalls mit der City, jedoch über Beeck und Ruhrort westlicher als die 903.

Natürlich gibt es am „Pollmann“ zahlreiche Aus- und Umsteiger. Die 903 will auch hier weiter südwärts fahren, und nach einem kleinen Park mit dem alten Firmensitz liegt rechterhand der nächste Industriebetrieb. Es sind die Grillo-Werke, ein mittelgroßer Chemiebetrieb. Bald wird die Autobahn 59 unterquert, und der Stadtteil Hamborn ist erreicht.

Aus Dörfern wurden Großstädte

Ähnlich wie Marxloh war Hamborn bis zur industriellen Revolution unbedeutend, was sich durch den Stahlboom gründlich änderte. Schon 1911 hatte Hamborn über 100.000 Einwohner und war damals das „größte Dorf Preußens“. Erst danach folgte die förmliche Ernennung zur Stadt, und es entstanden viele repräsentative Bauten im Monumentalstil wie das Rathaus oder das alte Stadtbad. Direkt vis-à-vis vom Bad befindet sich an der gleichnamigen Haltestelle die Rhein-Ruhr-Halle aus den Siebzigern, in früheren Jahren Veranstaltungsort für Konzerte und Sportveranstaltungen, aber auch für Fernsehshows wie „Wetten, dass…?“. Alles längst Vergangenheit: Seit fast zehn Jahren ist die Halle geschlossen. Sie steht zum Abriss an, ebenso wie das alte Stadtbad. Verfall im Revier, für den Betrachter hier greifbar nah…

An der Haltestelle „Hamborn-Rathaus“ ist das Zentrum des Stadtteils erreicht. Bis immerhin 1929 war Hamborn eine eigene Großstadt, danach wurde sie mit Duisburg zusammengeschlossen. Das Rathaus selbst ist ein imposanter Bau von 1902 im Neorenaissancestil mit einem prägenden Turm. Gegenüber liegt mit dem Amtsgericht ein weiterer Monumentalbau. Von hier ist es nicht weit bis zum Altmarkt, auf dem dreimal in der Woche einer der größten Wochenmärkte in Nordrhein-Westfalen stattfindet. Über die Haltestellen „Hamborn, Feuerwache“ und „Amsterdamer Straße“ strebt die 903 weiter südostwärts, dem Bezirk Meiderich entgegen.

Highlight der Industriekultur

Kaum hat die 903 die Autobahn A 42 unterquert, sollten interessierte Straßenbahnfahrgäste in Fahrtrichtung rechts aufmerksam aus dem Fenster schauen. Über eine Grünanlage hinweg sind die ersten Hochbauten des alten Meidericher Stahlwerks zu erkennen. Diese Hüttenanlage wurde nach ihrer Stilllegung 1985 nicht etwa demontiert, sie wurde konserviert und zum Mittelpunkt des „Landschaftsparks Duisburg-Nord“. Sie stellt heute ein ganz besonderes Wahrzeichen der Revierstadt dar. Die gesamte Anlage entstand im Rahmen der IBA (Internationale Bauausstellung Emscher Park). Der Landschaftspark ist einer der Ankerpunkte der Europäischen Route der Industriekultur sowie der Route der

Industriekultur im Ruhrgebiet. Ein Besuch ist nicht nur für Industrie-Begeisterte unbedingt zu empfehlen (siehe auch Info-Kasten) – locken doch zahlreiche Freizeitattraktionen wie ein Tauchbecken oder ein Hochseilgarten, aber auch Kulturveranstaltungen viele Besucher an. Am besten erreicht man das Stahlwerk beim Ausstieg an der Haltestelle „Landschaftspark Nord". Von hier aus ist es ein etwa viertelstündlicher Fußweg, am besten direkt durch den schön gestalteten Park mit seinem Lernbauernhof und interessanten Sichtachsen. Wer genug vom Stahlwerk gesehen hat oder einfach nur weiterfahren möchte, nimmt wieder die 903, die durch typische Vorstadtstraßen langsam Kurs auf Meiderich nimmt. Wer mit diesem Namen nichts anfangen kann: Der Stadtteil ist der eigentliche Namensgeber des Fußballclubs MSV Duisburg, denn „MSV" steht für „Meidericher Sportverein". Wegen der blau-weißen Streifen als Vereinssymbol werden Duisburgs Kicker oft auch „Zebras" genannt – aktuell spielt der Traditionsverein in der dritten Liga.

Kurz vor dem Meidericher Zentrum taucht die 903 in den Tunnel ab – die 903 wird hier zur U-Bahn. Sofort erreicht sie den großzügigen U-Bahnhof „Meiderich Bahnhof", und ab hier begleitet die Duisburg-Düsseldorfer Gemeinschaftslinie U79 die 903 bis hin zum Duisburger Zentrum. Bemerkenswert: Da auf der U79 ausschließlich hochflurige Stadtbahnwagen fahren, die niedrigeren Wagen der 903 aber nicht an den Hochbahnsteigen halten können, sind alle Tunnelstationen mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen ausgestattet. Was zunächst nur als Provisorium gedacht war, hat nun bereits seit 1992 Bestand. Und weil die einstigen hochtrabenden Stadtbahnpläne nicht mehr weiterverfolgt werden, wird es sicher noch lange bei dieser Zweiteilung bleiben. In Meiderich jedenfalls befindet sich der nördliche Beginn des Duisburger Tunnelnetzes. Neben der Station am Bahnhof befindet sich der nächste U-Bahnhof „Auf dem Damm" in der Nähe des Stadtteilzentrums.

Ticket-Tipps

Wer ausschließlich in Duisburg mit Bahn und Bus unterwegs ist, bewegt sich in der Preisstufe A2 des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Eine „echte" 24-Stunden-Karte für beliebig viele Fahrten kostet z. B. 7,20 Euro (48 Stunden: 13,70 Euro). Von diesen Tickets gibt es auch Gruppen-Varianten (zwei bis fünf Personen). Aber Achtung: Wer die 903 auf gesamter Länge nutzen will – nördlich der Haltestelle Watereck greift die nächste Tarifwabe Dinslaken/Voerde – rutscht in die Preisstufe B; dann wird es gleich rund doppelt so teuer! Ein Schnäppchen, aber nur als Smartphone-Version erhältlich, ist das „Happy-Hour-Ticket", das ab 18 Uhr abends (bis 6 Uhr morgens) beliebig viele Fahrten innerhalb Duisburgs für ganze 3,19 Euro ermöglicht. Tipp: Im VRR-Gebiet gibt es Hotels, bei denen die Nutzung des Nahverkehrs im Gesamttarifgebiet (!) bei Übernachtung kostenlos ist (z. B. die bekannten und zentralen „IntercityHotels" in Duisburg, Düsseldorf und Essen). Damit spart man kräftig!

Die längste U-Bahn-Fahrt ohne Halt

War der letzte Haltestellenabstand noch recht kurz, erleben wir nun ein weiteres Duisburger Superlativ: die mit rund 3,2 Kilometern wohl deutschlandweit längste Stadtbahn-Tunnelfahrt ohne Halt. Ganze vier Minuten lang rattern die Züge durch die Dunkelheit, bis zum nächsten Halt in Duissern. Dabei werden das ausgedehnte Gebiet des Hafens Ruhrort, ein Rangierbahnhof, die

Parallel zum Industriegleis verläuft die 903 noch heute durch Angerhausen – 1982 allerdings fuhr hier DÜWAG-GT8 1234 auf Linie 904

Wohnblocks für Stahlarbeiter stehen an der Ehinger Straße Spalier für Wagen 1002. Bald wird er sein Fahrtziel Hüttenheim erreicht haben

Ruhr selbst sowie der Rhein-Herne-Kanal unterquert. Ein zusätzlicher U-Bahnhof in diesem Bereich würde wenig Sinn ergeben. Ganz anders in Duissern: Der U-Bahnhof liegt inmitten des schon innenstadtnahen Viertels, was die Fahrgäste in der 903 im Tunnel natürlich nur erahnen können.

Unter Tage geht es auch weiter. Kreuzungsfrei fädelt sich die Röhre in die zweigeschossige Station unter dem Duisburger Hauptbahnhof ein; hier begegnen wir erneut der Linie 901. Der U-Bahnhof ist neben der Station König-Heinrich-Platz der einzige Duisburger U-Bahnhof mit vier Bahnsteiggleisen an zwei übereinander angeordneten Mittelbahnsteigen. Er wird im Richtungsbetrieb befahren, sodass die Fahrgäste aus der 903 bequem in die 901 nach Ruhrort umsteigen können. Die großzügige, aber etwas dunkle Tunnelstation wirkt für Duisburg etwas überdimensioniert; lediglich drei Linien, davon die U79 als Stadtbahn, sorgen nicht gerade für ein Weltstadt-Feeling. Nach kurzer Fahrt wird unter dem König-Heinrich-Platz der zentrale U-Bahnhof der Innenstadt erreicht. Auch er ist doppelstöckig angelegt, wird im Gegensatz zum Hauptbahnhof aber im Linienbetrieb befahren. Rolltreppen und Fahrstühle führen nach oben zur einladend gestalteten Königstraße. Hier bieten viele Läden

RECHTS Eine interessante Umbaugeschichte hatte Tw 1232 aufzuweisen – geliefert als Vierachser, mutierte er später zum Gelenkwagen. Im klassischen Beige passiert er am 13. Februar 1985 die Thyssen-Verwaltung in Angerhausen

LINKS Gewaltig ist die Industriekulisse der Hüttenwerke Krupp-Mannesmann in Hüttenheim mit dem Kraftwerk Huckingen. Da wirkt die Straßenbahn fast schon wie eine Spielzeugbahn ...

RECHTS Die rauchenden Schlote von Hüttenheim und Tw 1001 in seiner Ursprungsausführung als GT8-DU noch ohne Niederflur-Mittelteil – damals bediente noch die Linie 904 diesen Ast, erst im Sommer 1992 übernahm die 903

In der Wendeschleife von Hüttenheim endet die Fahrt der 903 aus dem Duisburger Norden. Im Innern der Schleife bieten die Busse der DVG Anschluss an weitere Ortsteile im Süden

Leider nicht mehr in Duisburg ist der „Harkort-Wagen" 177, der „Vater aller Gelenkwagen". Trotz seines historischen Wertes gab die DVG den Wagen an einen Privatmann nach Norwegen ab. Hier ist er noch in Hüttenheim zu sehen

Welch einen Kontrast bot die kräftige Farbgebung der Duisburger Straßenbahn zu der grauen Tristesse der Stahlwerke! Hier Tw 1236 am Berzelius-Werk in Hüttenheim

und Kaufhäuser Gelegenheit zum Einkaufsbummel, und die Fußgängerzone ist begrünt und großzügig gestaltet. Eigentlich wäre „oben" genug Platz für die Straßenbahn, aber die Verkehrsplaner der 1970er-Jahre wollten sie mit Rückenwind des Landes unbedingt in den Untergrund verbannen …

Am König-Heinrich-Platz trennen sich die Tunnelröhren, und für die 903 sowie die U79 geht es südwestwärts weiter über den U-Bahnhof „Steinsche Gasse", und kurze Zeit später führt eine lange Rampe wieder zur Oberfläche. „Platanenhof" heißt die erste Haltestelle mit Tageslicht, und sie liegt nahe am Marientor, dem Eingang zum Rotlichtbezirk von Duisburg um die Vulkanstraße. Der prägende, 200 Meter hohe Stadtwerketurm des Heizkraftwerks ist nicht weit, das Industrieviertel am Außenhafen mit seinen Kränen sowie der Kupferhütte geben dem Areal erneut einen typischen Ruhrgebiets-Charakter. Am Platanenhof trennen sich die Wege der 903 und der U79. Während die Stadtbahn sich nach Osten und danach weiter nach Düsseldorf wendet, fährt die 903 weiter geradeaus südwärts und erreicht den nächsten Stadtteil.

Strukturwandel mit Straßenbahn: Hochfeld und Wanheim

Wie Marxloh, ist Hochfeld ebenfalls ein klassisches Gründerzeitviertel in der Umgebung einst großer Industrieansiedlungen. Und es ist ebenso in die Jahre gekommen. Ein „Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf", wie es im schönsten Bürokratendeutsch heißt. Von Zuwanderung geprägte Sozialstruktur ist in Hochfeld omnipräsent, und die 903 fährt mittendurch. An der Pauluskirche ist das Stadtteilzentrum erreicht. Viele Arbeitsplätze in der Stahlindustrie sind verschwunden, und aus dem einstigen Thyssen-Walzwerk der Niederrhein-Hütte entsteht der Rheinpark. Viele Bewohner, die meisten davon türkischer Herkunft, wären Arbeitsplätze aber wohl noch wichtiger statt Grünanlagen. Doch der Strukturwandel lässt sich nicht aufhalten, auch nicht in Hochfeld. Einigen wird aus früheren Zeiten noch die „Brücke der Solidarität" in Erinnerung sein, die Hochfeld mit dem linksrheinischen Rheinhausen verbindet und die 1988 ein Symbol des Arbeitskampfes gegen die Stilllegung des Rheinhauser Krupp-Werkes wurde. Auch das ist alles Vergangenheit.

Am Marienhospital verlässt die Wanheimer Straße und mit ihr die 903, Hochfeld, nicht ohne zuvor die DB-Strecke nach Krefeld und Moers zu unterqueren. An der Haltestelle „Hochfeld Süd Bahnhof" besteht unweit der markanten Eisenbahnbrücke über den Rhein eine gute Umsteigemöglichkeit zur Regionalbahn. Eine mehrspurige Brücke führt über Industriegleise, und in schneller

Das Berzelius-Werk 2020 (oben) und im Jahre 1987. Oben mit Tw 1030 und dem heutigen Zustand der Industrieanlage. Links zum Vergleich mit Tw 1230, der für lange Zeit eine typische Ganzreklame für einen einheimischen Bierbrauer trug

BILD OBEN: CHRISTOPH GRIMM

Fahrt erreicht die 903 Wanheim. Auch dieser Stadtteil ist industriell geprägt. An der Brücke fädeln die Betriebsgleise vom Straßenbahndepot Grunewald ein, die täglich von aus- und einrückenden Bahnen befahren werden. Wer an der Fischerstraße aussteigt, kann nach ein paar Schritten den Hochfelder Südhafen erreichen und über dem Rhein das große Gelände des „Logports" erblicken, der als Logistikzentrum auf dem Gelände des ehemaligen Krupp-Stahlwerks errichtet wurde. So sorgt die Hafenindustrie auch hier für den nötigen Strukturwandel und für zumindest einige Arbeitsplätze.

Der nächste Halt ist „Rheintörchenstraße". Wer in der „falschen" Bahn sitzt, muss hier aussteigen, denn die Verdichterfahrten des 7,5-Minuten-Taktes enden hier. Nach Hüttenheim geht es nur alle 15 Minuten weiter. Großzügig in Mittellage trassiert, verkehren die weiterfahrenden Bahnen durch ein von Gewerbebetrieben geprägtes Gebiet, bis an der Haltestelle „Ehinger Straße" der Stadtteil Angerhausen beginnt.

Rohstahl auch im Süden

In Fahrtrichtung ragen die Kühltürme und Hochöfen der Hüttenwerke Krupp-Mannesmann weit in den Himmel. Die Linie 903 ist hier in Seitenlage trassiert. Das „HKM-Werk" produziert Rohstahl und verfügt über eine mit Güterzügen dicht befahrene Zulaufstrecke, die über mehr als einen Kilometer parallel zur 903 führt. So kommen in Angerhausen auch Eisenbahnfans auf ihre Kosten. Das nahe gelegene Walzwerk sowie der Container-Umschlagplatz „Logport 3" auf dem Gelände eines weiteren ehemaligen Hüttenwerks sorgen ebenfalls für viel Güterverkehr.

Weiter südlich wird die Haltestelle „Tiger and Turtle" erreicht – diese Bezeichnung sollte neugierig machen. Der Blick nach links verrät es: Auf einer stillgelegten Schlackendeponie der ehemaligen Zinkhütte entstand die einer Achterbahn nachempfundene, 20 Meter hohe Landmarke auf der Heinrich-Hildebrand-Höhe im Angerpark in Duisburg-Angerhausen. Die Großskulptur auf dem „Magic Mountain" wurde als Kunstwerk im Rahmen der Kulturhauptstadt Ruhr.2010 entwickelt. „Tiger and Turtle" ist teilweise begehbar und bietet einen weiten Blick über das Stahlwerk hinweg sowie über den Rhein.

Wieder zurück vom Aussichtspunkt sind es nur noch zwei Haltestellen bis zum Endpunkt der Linie 903 in Hüttenheim. Bezeichnenderweise heißen diese beiden Haltestellen „Mannesmann Tor 1" und „Tor 2", und somit ist auch klar, wer die Hauptnutzer der Straßenbahn in Hüttenheim sind – Beschäftigte des großen Stahlwerks und der weiteren, dort angesiedelten Unternehmen. In Hüttenheim endet die 903 in einer großen Schleife, die auch Platz für die Haltestelle einiger DVG-Buslinien bietet. Der Anschlussverkehr bringt also ebenfalls Fahrgäste, die hier mit der 903 weiterfahren oder ankommen.

Für uns ist die Fahrt aber hier zu Ende, nach spannenden, fast 28 Kilometern quer durch Duisburg. Entlang der Linie 903 sind nicht nur die Schokoladenseiten der Stadt zu sehen, doch macht gerade der ständige Wechsel einen besonderen Reiz aus. Und neben vielen altbekannten Klischees entdecken auswärtige Fahrgäste auch manches Neue und Unerwartete mit der 903. MICHAEL BEITELSMANN

Wendezug von 1956 im Lieferzustand mit zweifarbiger Lackierung. Bei der Fahrt lag immer nur der vordere Stromabnehmer am Draht an, die Stromversorgung des hinteren Triebwagens erfolgte über den elektrischen Teil der Kupplung
WERKFOTO DÜWAG, SLG. AXEL REUTHER (2)

SM-Serie
Unikate & Exoten
Zweiter Fernbahnzug Hannover

Hinten eckig

Hannover: DÜWAG-Wendezug von 1956 ■ Der „Fernbahnzug" aus den Tw 717, 718 sowie dem Bw 1525 stach nicht nur durch seinen Status als Einzelstück hervor, sondern hinterließ durch die ungewöhnliche Bauform insbesondere an den Wagenübergängen einen reichlich exotischen Eindruck

Bereits 1951 hatte der Verkehrsbetrieb ÜSTRA in Hannover für seine 31 Kilometer lange Fernlinie 11 nach Hildesheim einen speziellen dreiteiligen Großraumzug in Dienst gestellt. (siehe *Strassenbahn Magazin* 8/2019). Die Fahrzeuge lehnten sich stark an die zur gleichen Zeit entstandenen Einrichtungszüge des Stadtbetriebes an. Aufgrund der mit diesen Wagen im Einsatz gewonnenen Erfahrungen begannen 1954 die Planungen für eine modifizierte Folgelieferung, welche auch für die Linie 11 zunächst einen weiteren Wendezug vorsah.
Dieser kam im Sommer 1956 von der DÜWAG zur Ablieferung und ging im November in Betrieb. Er wies gegenüber dem Zug von 1951 etliche Abweichungen auf. Den beiden Triebwagen fehlten die Heckplattformen und dem zwischengekuppelten Beiwagen sogar beide Plattformen, sodass die Garnitur mit den flachen Enden bündig gekuppelt war. Dies ermöglichte dank Türen einen Übergang für das Personal zwischen den Wagen, was bei geringem Verkehrsaufkommen einen Schaffner einsparte. Der Beiwagen konnte auch ausgereiht werden und die beiden Triebwagen Heck an Heck gekuppelt als Zweiwagenzug mit nur einem Schaffner verkehren.

Kürzer samt anderer Türanordnung

Der gesamte Zug von 1956 war gut vier Meter kürzer als sein Vorgänger, was Auswir-

Innenansicht des Beiwagens. Gut zu erkennen ist die Schaffnertür mit Übergang zum Tw
SLG. PAUL-HEINZ PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER

Übergang zwischen den Fahrzeugen. Die Anordnung der elektrischen Verbindung unterhalb der mechanischen Kupplung ist gut zu erkennen

kungen auf das Gewicht vor allem der Triebwagen hatte, aber auch auf das Platzangebot mit 110 Sitz- und 136 Stehplätzen. Waren es 1951 noch 272 Plätze, so bot dieser zweite Zug derer nur noch 246. Während die Breite bei den neuen Trieb- und Beiwagen für den Stadtbetrieb auf 2,35 Meter erweitert wurde, blieb es beim neuen Vorortzug bei 2,20 Metern. Da sich die Antriebsleistung beim Zug von 1951 als stark überdimensioniert erwies, waren beim zweiten Zug nur noch die beiden äußeren Drehgestelle angetrieben. Zur Verbesserung der Laufeigenschaften war der Raddurchmesser um 10 cm erhöht worden, was für das Ausschwenken der Drehgestelle nun aber Aussparungen in der Schürze der Wagenkästen bedingte. Um wegen der gekürzten Wagenkästen eine mit den übrigen Fahrzeugen identische Hüllkurve in Bogenfahrten zu erreichen, war bei den drei Wagen des Zuges das Standardmaß des Drehgestell-Mittenabstandes der DÜWAG-Großraumwagen von 6,00 Metern verlassen und auf 6,80 Meter erweitert worden. Eine besondere Ausführung stellten auch die Scharfenbergkupplungen dar, bei denen wegen des Überganges zwischen den Wagen der elektrische Teil nicht über, sondern unterhalb der mechanischen Verbindung lag.

Die Türanordnung war ebenfalls verändert worden, denn es gab am Kopf nur noch in Fahrtrichtung rechts eine Einzeltüre. Dies erlaubte den Einbau eines stehenden Fahrschalters mit Hebelsteuerung, der sich durch eine besonders schmale Bauform aber der zugespitzten Wagenkopfform anzupassen hatte. Er besaß keine Fahr- und Bremswalze und alle Schaltungen wurden über 35 Leistungs-Nockenschalter ausgeführt. Eine Wartungsklappe in der Seitenwand erlaubte den Zugriff auf die Technik von außen. Besaßen die Führerstände des ersten Zuges noch die runde Kopfform, so war der Zug von 1956 mit der schräggestellten Frontscheibe der „Bauart Hannover" ausgestattet und entsprach damit den Stadtwagen. In Fortsetzung der Nummerierung des ersten Zuges trugen die Tw die Nummern 717 und 718 und der Beiwagen die Nummer 1525.

Nach Umbau für Einrichtungsbetrieb befährt der Zug 351+1351 im Jahre 1974 auf dem Weg nach Sarstedt den Aegidientorplatz. Sein markantes Äußeres kennzeichnete ihn als besonderen Exoten im Wagenpark der ÜSTRA HANS-JÖRG ZURECK, SLG. REINHARD SCHULZ

Als Wendezug schnell überflüssig

Nach nicht einmal zwei Jahren im Betrieb war auch bei diesem Exoten nach Rücknahme der Linie 11 von Hildesheim bis Sarstedt und Bau einer Schleife dort im Mai 1958 ein Einsatz nicht mehr in der vorgesehenen Form notwendig. Damit kam es auch nicht mehr zum Bau weiterer derartiger Züge. Der Beiwagen 1525 wurde aus dem Zug herausgenommen und durch Anbau von Plattformen bei LHB dem Zustand des Bw 1524 des Zuges von 1951 angepasst (er war nun ebenfalls 14,10 Meter lang) und gemeinsam mit den Tw 715 und 716 im Einrichtungsbetrieb eingesetzt. Die Tw 717 und 718 fuhren Heck-an Heck gekuppelt als Zweiwagenzug. Dabei verlor diese Garnitur dann bald auch die zweifarbige Lackierung in Rot-Weiß. Die linksseitigen Mitteltüren blieben erhalten, waren aber durch den nunmehr festen Einbau einer Längsbank blockiert. Diese gab es auch schon vorher, musste aber vom Personal an den Endstellen auf die jeweils nicht genutzte Türseite umgesetzt werden.

Umbau zum Einrichtungszug 1971

Weitergehende Umbauten des Zuges fanden erst 1971 bei seiner Umrüstung auf Einmannbetrieb statt, bei dem nicht nur die linksseitigen Türen, sondern bei Tw 718 auch der Führerstand und der Fahrschalter entfielen. Dieser mutierte damit zum angetriebenen Beiwagen, der unverändert seinen Strom über die Kupplung vom Triebwagen erhielt. Verbunden mit dem Umbau waren auch neue Nummern: Der verbliebene Tw hieß nun 351, der Beiwagen 1351. Der mit den Fahrzeugen des Zuges von 1951 laufende Bw 1524 hatte bereits beim Umbau auf Einmannbetrieb 1965 mit 1342 eine an die an die Stadtwagen anschließende Nummer erhalten.

Auch dieser Zug kam wegen seiner geringen Zahl an Türen weiterhin nur auf der Linie 11 zum Einsatz und fiel mit seinen Aussparungen für die Auslenkung der Drehgestelle zusätzlich auf. Auch die Inneneinrichtung des Vorortverkehrs mit Abteilanordnung der Ledersitze blieb erhalten. Bereits 1977 erfolgte die Ausmusterung dieses technisch anspruchsvollen Exoten. Drei Jahre später gelangte er ins Deutsche Straßenbahnmuseum und die übrigen Fahrzeuge der zwei Wendezüge folgten wenig später. Erhalten blieb von den 1956 gebauten Wagen nach der Neuausrichtung des Museums zum HSM leider keiner. Sie hatten durch die jahrelange Abstellung im Freien so starke Schäden erlitten, dass letztlich nur die Verschrottung blieb. AXEL REUTHER

Technische Daten

	Tw 717, 718	Bw 1525
Gesamtlänge über Kupplung	12,83 m	10,86 m
Breite:	2,20 m	2,20 m
Höhe:	3,20 m	3,20 m
Drehzapfen-Mittenabstand:	6,80 m	6,80 m
Achsstand im Drehgestell:	1,70 m	1,70 m
Raddurchmesser:	0,76 m	0,76 m
Leergewicht:	15,0 t	10,3 t
Platzangebot:	36 Sitz-/ 41 Stehpl.	38 Sitz-/ 54 Stehpl.
Motoren/Typ:	2x AEG GBM 320	
Leistung:	je 50 kW	

Ohne zwischengekuppelten Beiwagen steht der Zug 717/718 an der Endstation Klagesmarkt in Hannover 1958 zur Abfahrt bereit
CHRISTOPH KÖHLER, SLG. AXEL REUTHER

Im Sommer 1986 begegnen sich Berliner Rekozüge an der Haltestelle S-Bahnhof Leninallee (heute Landsberger Allee). Die klassische Lackierung in Elfenbein weicht langsam dem Elfenbeinbeige/Rotorange, das der Wagen rechts trägt
IVO KÖHLER

Von Berlin bis Sydney

Berliner Rekowagen, Teil 2 ■ Bereits 1971 begann die planmäßige Ausmusterung, und mit Einsatzbeginn der Tatra-KT4D Ende der 1970er-Jahre ging der Bedarf spürbar zurück. Viele Berliner Rekowagen starteten eine zweite Karriere bei Nachbarbetrieben oder als Arbeitswagen. Doch erst 1996 ging die Ära der Fahrzeuge im Liniendienst in der Spreemetropole endgültig zu Ende – und bei Museen in aller Welt erwachte Interesse an den letzten Berliner Zweiachsern

Eine der Aufgaben der ab 1980 entstandenen Reko-Arbeitswagen Typ ATZ war der Transport von Altpapier, hier am Hafen in Köpenick am 14. März 1990
KERSTIN WÜNSCHE

Mit der Inbetriebnahme der Triebwagen 5147 und 5149 der BVB in Berlin am 16. Januar 1970 sollte das Rekonstruktionsprogramm nach ursprünglicher Planung beendet sein. Tatsächlich ging die „Rekonstruktion“ weiter, nun aber für Straßenbahnbetriebe in anderen Städten der DDR. Selbst die BVB schickte 1975 noch einmal 18 Reko-Beiwagen der ältesten Type BE59/1 zum „Wiederaufbau“. Der entpuppte sich wiederum als kompletter Neubau analog der 1968 entstandenen Beiwagenserie BE59/4. Obwohl die Wagen ihre Nummern behielten, liefen diese dennoch als neue Type BE59/70.

Bunte Zugkombinationen

Insgesamt entstanden in den Werkhallen von Schöneweide und Gotha 297 Reko-Triebwagen und 391 Reko-Beiwagen für die Berliner Verkehrsbetriebe, wenn man von den 18 im Jahr 1975 erneut rekonstruierten Rekowa-

gen absieht, die statistisch ja bereits 1960 das Rekoprogramm durchliefen. Bei dem Verhältnis von Triebwagen zu Beiwagen war die ausschließliche Bildung von Drei-Wagen-Zügen bestehend aus Rekowagen nicht möglich. Zum Ausgleich zogen Reko-Triebwagen zum Teil auch die vierachsigen Beiwagen B4-61 des Waggonbau Gotha, Berliner Typ BDE. Hier standen für 88 Großraum-Beiwagen nur 32 Großraum-Triebwagen zur Verfügung. Auch wurden in der Konsequenz Reko-Triebwagen mit nur einem Reko-Beiwagen behängt. Gerade die 89 Wagen der Typen TE63/1, TE63/2 und TE64/1 waren ja anfänglich ohnehin nur für den Einsatz mit einem Beiwagen eingerichtet.

Das Zusammenstellen von Zügen aus verschiedenfarbig lackierten Wagen war nicht erwünscht. Manchmal geschah dies infolge Fahrzeugmangels aber doch, wie hier am 4. Juli 1988

Entwicklung um 1970

Im Zeitraum 1968/69 erhielten die bisher schwächer motorisierten Triebwagen neue Motoren des Typs EM60/600 mit einer Leistung von 60 Kilowatt. Damit verfügten alle Rekowagen über identische Leistungsdaten und es gab keine Einschränkungen mehr bei der Behängung mit Beiwagen. Die Kennzeichnung mit einem Strich unter der Wagennummer entfiel entsprechend.

Die oben genannte maximale Anzahl von Rekowagen war nur knapp über einen Monat im Bestand. Schon am 27. Februar 1970 schieden die ersten Wagen aus. Unfallbedingt quittierten der Triebwagen 4007 und der Beiwagen 1959 den Dienst. Mit der Übernahme von Großraumwagen aus Dresden und Magdeburg und der Reduzierung des Straßenbahnnetzes waren 1971 nicht nur die kleinen Serien Gothaer Zweiachser Typ TF59 und BF59 überflüssig, sondern auch die ersten Rekowagen. Überwiegend traf es die ältesten Triebwagen. Von den 1960 in Betrieb genommenen 54 Stück der Serie TE59 blieben zum Jahresende 1972 nur noch zehn im Bestand. Sieben weitere jüngere Triebwagen schieden ebenfalls aus, zusammen also 51 Stück. Dem standen nur zwölf ausgemusterte

Bei aller Vereinheitlichung des Rekowagen-Programms gab es in Details doch Unterschiede: oben die Einrichtungs-Bauart TE59 und unten der minimal längere Zweirichter TZ70 GRAFIKEN: SLG. IVO KÖHLER

Sauber und gepflegt rumpelt ein Reko-Dreiwagenzug am 1. Juni 1991 über die Unebenheiten auf der Kreuzung Schönhauser Allee/Eberswalder Straße/Kastanienallee/Pappelallee unterhalb der Hochbahn (U-Bahn-Linie U2)

Auf häufig unglaublichen Gleisanlagen waren die Rekozüge unterwegs. Hier ein Blick in die Bellevuestraße, in der der erste Beiwagen gleich abzuheben droht (25. Juni 1978) BERNHARD KUSSMAGK (2)

Nach über zehn Jahren kehrte 1995 kurzzeitig die Kombination aus Reko-Triebwagen und Großraum-Beiwagen Bauart Gotha zurück MICHAEL IDZIAK

Der Rangierwagen 2 des Raw Schöneweide kam praktisch nur auf dem Anschlussgleis zum Raw zum Einsatz KARL-HEINZ PLUNTKE/SLG. CHRISTOPH HEUER

Berliner Umbauten zu Arbeitstriebwagen Typ TZA (später ATZ)

Nummer	Inbetriebnahme	ehemals Typ	ehem. Nummer
721 039, 721 040	1980	TE64/2	217 303, 304
721 041	1980	TE63/1	217 205
721 042–721 045	1981	TE63/2	217 221, 225, 227, 228
721 046, 721 047	1981	TE64/1	217 262, 263
721 048–721 057	1981	TE63/2	217 230, 232–235, 231, 237–240
721 058	1983	TE63/2	217 247
721 059, 721 060	1983	TE64/1	217 254, 257
721 061, 721 062	1981	TE63/2	217 244, 245
721 063	1981	TE64/1	217 277
721 064–721 066	1983	TE64/1	217 258, 260, 261
721 067, 721 068	1988	TE63/2	217 218, 226
721 069–721 071	1988	TE64/1	217 251, 273, 275
721 072	1989	TE63/2	217 208
721 073	1989	TE64/1	217 264
721 074	1990	TE63/2	217 242
721 075	1990	TE64/1	217 282
721 076	1989	TE64/2	217 302
724 004–724 006	1986	TE63/1	217 201–203, Fahrschulwagen
729 035	1973	TE59/1	217 044, Tw für Schneefräse
729 038	1987	TE63/1	217 204, Tw für Gleismesswagen
2	1990	TE59/1	217 122, Rangierwagen Raw

Ein Rekozug in der Schleife Friedrichshagen, Wasserwerk. Am 24. Februar 1996 war es klirrend kalt, doch wenig später drehte 3008 in Australiens Hitze seine Runden BERNHARD KUSSMAGK

Beiwagen gegenüber, sodass sich der Drei-Wagen-Zug zur Norm entwickelte.

Im Zuge der Bildung des VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) erhielten alle Wagen ab 1971 neue Nummern bestehend aus einer dreistelligen Baureihennummer, einer ebenfalls dreistelligen laufenden Nummer und einer Prüfziffer. Die TE erhielten die Baureihennummer 217, die TZ die 223, die BE die 267, die BZ die 269. Die Typenbezeichnung lautete nun nur noch wie angegeben, es entfielen also die Nummernzusätze. Die laufende Nummer erlaubte aber noch eine gewisse Unterscheidung der Serien. Die ehemaligen TE59 erhielten die Nummern 001–164, die ehemaligen TE63 und TE64 die Nummern 201–306. Die BE59 und BE63 wurden zu 267 001–267 290, die BE64 zu 267 401–267 450.

Ab 1972 entfielen die Alu-Zierleisten bei Hauptuntersuchungen. Ältere Wagen wurden an den Standard der neueren Typen angepasst. Bei der Elektrik betraf es die Dachwiderstände, Umformer und den Blitzschutz, beim Wagenkasten die Dächer, Stoßstangen, Radausschnitte, Rückleuchten sowie die Sitzanordnung in den Beiwagen.

Arbeitswagen

Der Bestand an Rekowagen nahm ab Ende der 1970er kontinuierlich ab. Neue Tatra-Gelenkwagen des Typs KT4D ersetzten nach und nach die von Fahrkomfort und Geschwindigkeit nicht mehr zeitgemäßen Rekowagen. Wiederum betraf die Ausmusterung mehr Triebwagen als Beiwagen, da zwischen 1978 und 1983 insgesamt 58 der Großraum-Beiwagen ausgemustert wurden und somit zur Behängung von Rekowagen ausfielen.

Das Raw Schöneweide baute insgesamt 45 Reko-Triebwagen zu Arbeitswagen für die Berliner Verkehrsbetriebe um. Die neue Bezeichnung lautete ATZ. Einzelstücke waren ein Werkstattwagen für den Betriebshof Lichtenberg und die Triebwagen für die Schneefräse und den Gleismesswagen sowie ein Rangierwagen des RAW Schöneweide. Drei Exemplare erfuhren einen Umbau zu Fahrschulwagen. Bei diesen Wagen blieb der Wagenkasten weitgehend unverändert.

Der Wagen 62 in Bergen (Norwegen) lief zuvor in Berlin als Tw 3004. Links zwei nicht umlackierte abgestellte Beiwagen OLLE NEVENIUS

Die drei Fahrschul-Rekowagen, hier Tw 724 006, trugen die jeweilige Farbgebung der Personenverkehrs-Tw KERSTIN WÜNSCHE

Den Triebwagen für die Schneefräse und den Rangierwagen baute das Raw zugleich zu Zweirichtungswagen um.

Gründlicher war der Umbau der übrigen 38 Wagen. Alle wurden zu Zweirichtungswagen mit Doppelscheinwerfern und erhielten anstelle der beiden mittleren Fenster eine breite doppelte Schiebetür zum Ein- und Ausladen von Werkzeug und Material. Einstiegstüren waren nur noch vorne rechts vorhanden. Bis auf das Zugfahrzeug für die Schneefräse und den Rangierwagen des RAW entstanden alle ATZ aus den jüngeren TE63 und TE64. Der Umbau erstreckte sich über den Zeitraum von 1981 bis 1990. Knapp über die Hälfte erhielt mechanische Albert-Kupplungen, die übrigen behielten ihre ESW-Kupplungen.

Aus 41 Beiwagen entstanden Transportloren mit niedrigen Bordwänden, an den Stirnseiten fest, an den Längsseiten klappbar. Der Holzfußboden der ersten 15 Loren war mit einer Blechplatte abgedeckt. Beim Umbau entfielen die Plattformen, sodass die Loren nur rund sechs Meter lang waren. Sie dienten dem innerbetrieblichen Material- und Werkzeugtransport, aber auch dem ab 1982 eingeführten Gütertransport per Straßenbahn. Die meisten Loren entstanden aus Beiwagen BE64, drei aus BE59/4, zwei aus verunfallten BZ69. Bei den drei Loren, die buchhalterisch aus älteren BE „umgebaut“ wurden, kann von einem Neubau ausgegangen werden.

Fünf der ATZ bekamen 1986 eine Schienenschleifeinrichtung. Zum Transport von Bremssand auf vier entsprechend hergerichteten Loren erhielten zwei ATZ eine Einrichtung zum Entladen des Sandes mittels Druckluft. Ein achter Wagen bekam eine Kurvenschmiereinrichtung.

Gebrauchtwagen

Alle Betriebe im Berliner Umland erhielten Rekowagen der BVB als Gebrauchtwagen. Potsdam erhielt 1972/73 zunächst zwölf Beiwagen, von denen acht hinter in Gotha gebauten Triebwagen zum Einsatz kamen. Bereits 1978 endete der Einsatz. Zur Überbrückung eines Fahrzeugengpasses kamen 1985 noch einmal drei Drei-Wagen-Züge nach Potsdam und dazu je zwei Trieb- und zwei Beiwagen als Ersatzteilspender. Die Ausmusterung erfolgte bereits bis 1989.

Woltersdorf erhielt 1979 einen einzelnen Zweirichtungstriebwagen. Dieser kam 1986 nach Strausberg. Direkt nach Strausberg gingen 1981 sechs Trieb- und zwölf Beiwagen, ebenfalls Zweirichter. Nur die Triebwagen und vier Beiwagen kamen zum Einsatz. Sie erhielten breitere Radreifen, um für den damaligen Mischbetrieb mit Eisenbahnwagen geeignet zu sein. Sieben der acht überzähligen Beiwagen gelangten von Strausberg nach Schöneiche. Den hierfür nötigen Umbau auf Meterspur führte dabei die Hauptwerkstatt der Magdeburger Verkehrsbetriebe durch.

Magdeburg selbst erhielt drei Reko-Triebwagen aus Berlin. Deren geplanter Umbau zu Arbeitswagen zerschlug sich aber, sodass die Wagen ohne Einsatz verschrottet wurden. Zuletzt fanden zwischen 1993 und 1998

Der ATZ mit der höchsten Nummer, 721 076, in der Wilhelminenhofstraße in Berlin-Schöneweide KARL-HEINZ PLUNTKE/SLG. CHRISTOPH HEUER

RECHTS **Die beiden ehemaligen Berliner und zuletzt Strausberger Wagen 07 und 001 an der Reinhardswald-Grundschule am 17. April 2020**
MICHAEL IDZIAK

UNTEN **Der Berliner Rekowagen 223 006-4 im Museum im englischen Crich ist derzeit der einzige Zweirichter in Beige mit angeschriebener Computernummer**
KERSTIN WÜNSCHE

noch vier ATZ neue Eigentümer in Form der Straßenbahnbetriebe in Leipzig, Strausberg, Woltersdorf und im englischen Sheffield.

Neue Farbe, neue Nummern

Ab 1985 erhielten auch die Rekowagen die neue Farbgebung in Hellelfenbein und Orange. Bereits 1988 war die Umlackierung abgeschlossen. Im Nachgang der Vereinigung der beiden deutschen Staaten 1990 kam es am 1. Januar 1992 zur Vereinigung von BVG (West) und BVB (Ost). In dem Zusammenhang erhielten alle Straßenbahnwagen in Berlin neue, vierstellige Nummern. Die Nummern der Altbauwagen begann mit einer „3“. Tatsächlich angeschrieben waren diese Nummern an den wenigsten Rekowagen. Fast alle TZ und BZ trugen sie, aber nur wenige TE und überhaupt keine BE.
Mit der Liniennetzreform im Mai 1993 endete der Einsatz von Rekowagen vom Betriebshof Lichtenberg. Es folgte eine größere Ausmusterungswelle vor allem der Einrichtungswagen. Eine kleine Zahl verblieb aber im Pankower Netz und in Köpenick, wofür die verbliebenen Triebwagen Fahrkartenautomaten anstelle von zwei Sitzen erhielten. Die Sperrung der Strecke von Adlershof nach Altglienicke zum 31. Dezember 1992 führte dazu, dass am S-Bahnhof Adlershof eine neue Stumpfendstelle entstand. Hier kamen nun die Zweirichtungs-Rekowagen zum Einsatz.

Am 28. Januar 1995 fand schließlich der letzte Einsatz von Rekowagen vom Betriebshof Niederschönhausen aus statt. Damit endete der Einsatz der letzten fünf Einrichtungs-Beiwagen. Die Einrichtungs-Triebwagen hingegen wanderten zum Betriebshof Schöneweide. Hier ersetzten sie die zunehmend störanfälligen Großraum-Triebwagen, sodass es zu einer kurzen Renaissance der Zugkombination aus Reko-Triebwagen und Großraum-Beiwagen kam.

Nach der Verstärkung der Stromversorgung im Köpenicker Teilnetz war am 1. Juni 1996 der letzte Einsatztag von Rekowagen in Berlin gekommen. Den letzten Zug bildete der spätere Museumszug Tw 3012 + Bw 3701 + Bw 3711, der um 9:47 Uhr als Linie 68 auf dem Schloßplatz in Köpenick feierlich gegen eine Doppeltraktion aus den modernisierten Tatra T6A2 5170 und 5192 getauscht wurde. Zur Verabschiedung gab es ein Straßenbahnfest auf dem Betriebshof Köpenick und eine Sonderlinie 68E zwischen Alt-Schmöckwitz und Wendenschloß, auf der neben zwei Großraum-Zügen drei Züge aus Rekowagen und ein gemischter Zug fuhren. Nach 16 Uhr wurde nur noch zwischen Grünau und Alt-Schmöckwitz gependelt. Tw 3065 (mit Großraum-Bw 268 094) war dabei der letzte Rekowagen im Fahrgastverkehr außerhalb von Sonderfahrten.

Berliner Rekowagen für Straßenbahn-Museen in aller Welt

Als das Einsatzende der Rekowagen in Berlin abzusehen war, erwachte das Interesse an der musealen Erhaltung dieses Wagentyps. In Berlin selbst blieben zwei Züge erhalten, je einer aus Einrichtungswagen und einer aus Zweirichtungswagen. Während der Einrichtungszug restauriert wurde und dabei die beige Farbgebung der 1970er-Jahre erhalten hat, blieb der Zweirichtungszug im orangen Farbkleid bislang abgestellt.

Da bei den wenigsten Straßenbahnmuseen Wendeschleifen an allen Streckenenden vorhanden sind, erfreuten sich insbesondere die gemessen am Gesamtbestand wenigen Zweirichtungswagen großer Beliebtheit, sodass von diesen Wagen überproportional viele erhalten sind. Das HSM in Wehmingen und die Museen in Crich (GB) und Malmö (SE) erhielten je einen Triebwagen, wobei der Malmöer Wagen einige Zeit im dänischen

Eigens für dieses Foto wurde 2011 im Hannoverschen Straßenbahn-Museum die Kombination aus dem Berliner Tw 3011 mit dem Gotha-Beiwagen 263 011 aus Dresden gestellt CHRISTOPH HEUER (2)

Reko-Wendezug trifft Güterlok: Die Strausberger Eisenbahn betrieb neben dem Personenverkehr mit Straßenbahnwagen auch Güterverkehr, erst 2005 wurde der Gleisanschluss zum DB-Netz gekappt

Berliner Umbauten zu Güterloren Typ BZG (später L)

Nummer	Inbetriebnahme	ehemals Typ	ehem. Nummer
721 506	1981	BE59/1	267 156
721 507	1981	BZ69	269 037
721 508	1981	BE59/4	267 256
721 516–721 518	1981	BE59/4	267 286, 289, 287
721 520	1981	BZ69	269 005
721 521	1981	BE59/4	267 284
721 522	1981	BE59/3	267 248
721 523–721 525	1981	BE59/4	267 283, 282, 290
721 526	1981	BE59/3	267 251
721 527, 721 528	1981	BE59/4	267 256, 281
721 532	1982	BE59/4	267 274
721 533–721 544	1982/83	BE64	267 401–412
721 545–721 557	1982/83	BE64	267 414–426

Am weitesten gereist sind die drei Rekowagen für Sydney. Der einzige Wagen mit der ursprünglichen Nummer und Alu-Zierleisten ist 5133 (ex 3008 ex 223 008) im Museum in Loftus bei Sydney MATTHEW GEIER

Skjoldenaesholm verweilte. Der Wagen in Crich erhielt einen Rollstuhllift an einer Tür, wozu ein Teil der Seitenwand zu einem zweiten Türflügel umgebaut wurde. Je drei Trieb- und Beiwagen gelangten nach Bergen in Norwegen. Hier erhielten die Triebwagen die Wagennummern 60 bis 62 und eine fiktive Bergener Farbgebung. Zwei Triebwagen und ein Beiwagen traten eine Reise um den halben Erdball an, um eine neue Heimat im Sydney Tramway Museum in Australien zu finden. Einer der Triebwagen war vorübergehend in Melbourne, der Beiwagen wurde mittlerweile verkauft. Er dient als Imbiss.

Die größte Zahl Berliner Rekowagen gelangte zum damaligen Eisenbahn- und Technikmuseum in Prora auf der Insel Rügen. Nicht weniger als 22 TE, vier TZ und 17 BZ gehörten zeitweilig zum dortigen Museumsbestand. Nur je ein Zweirichtungs-Triebwagen und -Beiwagen waren aber jemals ausgestellt, zuletzt nur noch der Triebwagen 3015. Die Mehrzahl der beschafften Wagen, dazu gehörten auch etliche Großraum-Beiwagen, wurden 1999 verschrottet. Nach einer Änderung des Konzeptes und einer Umbenennung in „Oldtimer Museum Rügen" sind dort keine Straßenbahnwagen mehr ausgestellt. Welche Fahrzeuge gegebenenfalls noch erhalten sind, ist aktuell nicht bekannt.

Nach einiger Zeit in Strausberg gelangte ein Reko-Arbeitswagen in das Museum in Skjoldenaesholm in Dänemark. Der Reko-Arbeitswagen aus Sheffield kam zu seinem Schwesterwagen nach Crich, wurde dort aber ohne Einsatz zum Ersatzteilspender und zerlegt.

Abseits der Schiene

Selbst Privatleute oder Institutionen, die sich nicht mit dem Erhalt von Straßenbahnwagen beschäftigen, wurden zu neuen Eigentümern von ehemals Berliner Rekowagen. Am auffälligsten war der vom Künstler Ben Wargin im Zentrum Berlins aufgestellte Triebwagen. Er steht heute bei einer Schule in Berlin-Neukölln. Weitere Wagen gingen zur Berliner Feuerwehrschule, an eine Kartbahn in Jüterbog und an Privatleute in Lehnin und Brusendorf. Von Strausberg gelangten ehemalige Berliner Wagen zu einer Grundschule in Berlin-Kreuzberg und als Denkmal und Spielgerät nach Strausberg. Nur von den drei Wagen bei den beiden Schulen ist sicher, dass diese noch existieren. Die bei der Feuerwehrschule und in Strausberg wurden verschrottet, das Schicksal der übrigen ist unbekannt. Es ist davon auszugehen, dass diese ebenfalls verschrottet wurden.

Berliner Rekowagen 2020

Ein einziger ehemaliger Berliner Rekowagen ist heute noch im aktiven Dienst bei einem Verkehrsbetrieb. Es handelt sich dabei um

Berliner Rekowagen in zweiter Hand

Nummer	Typ	Abgabe	Ausmusterung	Berliner Nummern
Leipzig				
5080	ATZ	1996	2014	4505 ex 721 047
Magdeburg				
–	TE59	1985	?	217 114, 118, kein Einsatz
–	TE63/1	1986	?	217 207, kein Einsatz
Potsdam				
160–162	TE59	1985	1989	217 140, 144, 145
–	TE63/1	1985	1986/88	217 213, 217, ohne Einsatz
272–277	BE59/1	1985	1989–91	267 001, 010, 013, 018, 017, 016
401–408	BE59/1	1972/73	1978	267 080,091,095,092,094,093,083,097
–	BE59/1	1985	1989	267 012, 019, ohne Einsatz
–	BE59/1	1972/73	1976	267 082, 090, 096, 081; ohne Einsatz
Schöneiche				
106–110	BZ69	1983/84	1992–94	269 046,042,039,048,050, ex Strausberg
141, 142	BZ69	1984	1990	269 049, 045, ex Strausberg
Strausberg				
01–06	TZ69	1980/81	1995–97	223 024, 023, 020, 019, 021, 022
07	TZ69	1986	2005	223 025, ex Woltersdorf 39, an Schule
001–004	BZ69	1981	1999	269 047, 044, 043, 041
–	BZ69	1980/81	1983/84	269 039, 042, 045, 046, 048–050; kein Einsatz, weiter nach Schöneiche
–	BZ69	1981	1990	260 040, kein Einsatz
13	ATZ	1993	2013	4502 ex 721 040, nach Skjoldenaesholm
Woltersdorf				
39	TZ69	1979	1986	223 025, nach Strausberg
19	ATZ	1998	–	4534 ex 721 075
Sheffield (Großbritannien)				
4501	ATZ	1996	2004	4501 ex 721 039, an Museum Crich

einen ATZ, der heute als Arbeitswagen 19 bei der Woltersdorfer Straßenbahn fährt.

Der aktuell aktivste Museumswagen unter den Berliner Rekowagen ist der Triebwagen 223 006-4 im Straßenbahnmuseum im englischen Crich. Er steht an allen Öffnungstagen für die Benutzung durch gehbehinderte Besucher bereit. Zwei Fahrten täglich sind geplant, um 11:30 und 14:30 Uhr. Diese fallen aber aus, sofern der Wagen nicht für entsprechend gehbehinderte Gäste benötigt wird. Dennoch kommt Tw 223 006-4 im Durchschnitt auf über 150 Einsatztage jährlich.

In Strausberg fuhr in den zurückliegenden Jahren an den Nachmittagen der Adventssonntage der Rekowagen 05, der ehemalige Berliner Triebwagen 223 020.

Der Berliner Museumszug aus Einrichtungswagen stand bei den regelmäßigen „Themenfahrten" der letzten Jahre oft im Einsatz, wartet jedoch aktuell auf eine neue Hauptuntersuchung. Er ist damit momentan nicht einsetzbar. In Aufarbeitung ist der Zweirichtungs-Tw 3012.

Jeweils einer der drei Wagen im norwegischen Bergen, 3001, 3003 und 3004, fährt jahresweise im Wechsel auf der dortigen Museumsstrecke.

Der Rekowagen 3018 bei der Museumsstraßenbahn Malmö steht für Mieteinsätze zur Verfügung. Die übrigen Wagen, 3007 und 5133 im australischen Sydney und 3011 in Wehmingen sind in den jeweiligen Museen ausgestellt. CHRISTOPH HEUER

In Strausberg fuhren die Züge aus Rekowagen in der Zusammenstellung Tw+Bw+Tw als Wendezug, um sonst nötiges häufiges Umsetzen an den Endpunkten zu ersparen. Hier zwei Züge bei der Zugkreuzung am 10. Juni 1993 an der Ausweiche Hegermühle CHRISTOPH HEUER

Einst & Jetzt

Der Genter Triebwagen 06 der ehemaligen „Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Gent“ (MIVG) befährt am 5. April 1975 die Vlaanderenstraat und wird in wenigen Augenblicken seinen nächsten Halt an der Station Lippensplein erreichen. Der Vierachser ist als Linie 1 vom van Beverenplein kommend eingesetzt und strebt seinem Ziel Moscou entgegen. Der erst drei Jahre alte Zweirichtungswagen vom Typ PCC gehört zu einer Serie von 46 Fahrzeugen, die zwischen 1971 und 1972 von La Brugeoise et Nivelles (BN) in Brügge gebaut wurden. Eine kleine Nachfolgeserie von acht Wagen lieferte BN 1974 nach. Mit Ablieferung dieser modernen Fahrzeuge hielt auch ein neues Farbschema Einzug, wie abgebildet in Hellblau mit cremefarbenem Fensterband und Türen.

Rund 42 Jahre später, am 23. August 2017 sehen wir an derselben Stelle den niederflurigen Gelenktriebwagen 6314 vom Typ Hermelijn als Linie 4 ebenso dem Ziel „Moscou“ entgegenstrebend. Seit 1991 fahren alle flämischen Betriebe unter der neuen Gesellschaft De Lijn. Die Hermelijn baute Bombardier Transportation als Ein- und Zweirichtungswagen in mehreren Baulosen zwischen 1999 und 2012 in Bautzen für die Straßenbahn in Gent und Antwerpen. Sie basieren auf dem ab 1995 nach Dresden gelieferten Wagentyp NGT6DD von Siemens/DWA, nach Gent wurden insgesamt 41 Exemplare des Hermelijn ausgeliefert.

In der Straßenflucht thront die katholische Sint-Baafskathedraal (St.-Bavo-Kathedrale), die bereits seit Mitte des 16. Jahrhunderts ihre heutigen Ausmaße besitzt und auf eine bereits 942 geweihte Kapelle zurückgeht. An ihrer mit Fresken verzierten Krypta finden sich bis heute Spuren der romanischen Kirche aus dem 12. Jahrhundert.

Text: Wolfgang Meier/Michael Sperl
Bilder: Wolfgang Meier

Holsten gilt im Norden laut Selbstdarstellung als „echter Biergenuß“. Die Botschaft verbreitete auch die Hamburger Straßenbahn mit zwei Werbezügen aus Tw und Bw. Ab Frühjahr 1976 fuhren nur noch die beiden Tw

Am Ende kunterbunt

Hamburgs „Pop-Straßenbahnen“ ■ 1971, und damit erst sieben Jahre vor der Gesamtstilllegung des Betriebs, tauchte der erste mit einer Ganzreklame gestaltete Linienzug in der Hansestadt auf. Schon gut zwei Jahre waren fast 30 bunte Wagen auf den Straßenbahngleisen an Elbe und Alster unterwegs

Anfang der 1970er-Jahre, in einer Zeit, als sich das Netz der Hamburger Straßenbahn bereits erheblich gelichtet hatte, etablierte sich auch in der Hansestadt die Werbeform der Ganzflächen-Werbung. So erschien am 1. April 1971 – nein, kein April-Scherz! – der erste Beiwagenzug aus einem V6E Triebwagen und einem dazu passenden V7BE Beiwagen mit Vollflächenwerbung auf Hamburgs Straßen. Es waren der Tw 3617 und der Bw 4308, die für ein großes Polstermöbelhaus Werbung machten. In Hamburg erhielten diese bunten Züge in Anlehnung an die Pop-Art Kunst die Bezeichnung Pop-Straßenbahnen. Schon vorher gab es in der Hansestadt Hamburg spezielle Triebwagen, welche als rollende Plakatwagen durch die Stadt fuhren. Jetzt wurden aber erstmalig Fahrgastzüge komplett bemalt. Dabei sah das Hamburger Konzept vor, dass dem werbenden Kunden der komplette Zug, inklusive des Innenbereichs, als Werbefläche zur Verfügung stand. Die Entwürfe für die Gestaltung der bunten Züge entstanden meistens direkt beim Kunden, welcher diese im Maßstab 1:20 bei die Hamburger Verkehrsmittelwerbung (HVW), einer damaligen Tochterfirma der Hamburger Hochbahn AG, einreichte. Nach einer gründlichen Vorbehandlung der Oberflächen begannen die Schriftenmaler der HVW mit der Übertragung der Entwürfe auf das Fahrzeug. Dabei war die Nutzung

Wie die Hamburger Straßenbahn sind auch die an Tw 3565 beworbenen OXY-Tankstellen des amerikanischen Ölkonzerns Geschichte

Am 14. Oktober 1972 trägt Tw 3616 in Vorbereitung der Bundestagswahl im November Werbung der FDP mit dazu passenden Fähnchen

Der in silbergrauer Grundfarbe gehaltene Zug Tw 3617 + Bw 4308 in seiner zweiten Werbe-Lackierung für ein Möbelhaus KARL-HEINZ WANGEL/SLG. HOV (7)

Tw 3658 warb ab Frühjahr 1975 für die iglo-Pizzeria in einer zweifarbig gelb-orange aufgebrachten Lackierung WOLFGANG MEIER

Die größte Flotte aus vier identischen Werbe-Triebwagen (Tw 3558, 3602, 3624, 3636) nutzte die Handelskette Mehr Wert für ihre Zwecke

Rund drei Jahre warb HADAG Seetouristik auf Tw 3622 und Bw 4315 für ihre Dienste, heute ist die Gesellschaft eine Tochter der HHA

von Pinsel und Farbe noch üblich, aber auch die heute gebräuchliche Folien-Beklebung kam für Schriftzüge und Firmenlogos zur Anwendung. Dem Kunden war es freigestellt, ob er die Flächen komplett oder nur zum Teil nutzte. Unterschiedlich war auch die Präsentation der neuen Fahrzeuge.

Neue Werbetram als Ereignis

Während der erste Zug noch eher konventionell in den Betrieb genommen wurde, erfolgte die Inbetriebnahme des „Korall-Zuges“ Tw 3587 und Bw 4389 im Mai 1972 mit „großem Bahnhof“. Auf der nicht planmäßig genutzten Schleife an der Moorweide am Bahnhof Dammtor nahm die damalige Moderatorin der Aktuellen Schaubude Marie-Louise Steinbauer die formelle Sekt-Taufe vor, ohne aber die Flasche an dem Fahrzeug zu zerschlagen. Anschließend gab es eine Modenschau und eine zweistündige Rundfahrt mit Pop-Musik an Bord. Auch wenn die Hochbahn bereits seit Februar 1971 einen U-Bahn-Zug als Pop-Werbewagen ausgestattet hatte, so waren die Straßenbahnen bei den Kunden doch beliebter, da diese täglich im Stadtbild präsent waren. Ursprünglich war die Vermietung der Flächen zwischen einem Jahr und fünf Jahren vorgesehen, da sich der Aufwand für die Gestaltung doch als erheblich herausstellte. Später wurden Fahrzeuge auch für kurze Aktionen entsprechend bunt gestaltet. Neben den Beiwagenzügen, bestehend aus einem V6E und V7BE, kamen auch V6E Einzeltriebwagen ohne passende Beiwagen als Werbeträger zum Einsatz. Triebwagen der neueren Reihe V7E bzw. Beiwagen der Reihe V6BE waren hingegen nie als Pop-Wagen lackiert.

Buntes Sammelsurium

Die großflächig am Fahrzeug angepriesenen Waren oder Dienstleitungen waren unterschiedlicher Natur. Ob Bier, Waschmittel, Toastbrot oder Zeitschriften, alles wurde auf den Fahrzeugen beworben. Auch Dienstleister wie die HADAG (Betreiber der Hafenfähren), Restaurants und mit der FDP sogar eine politische Partei warben auf den Zügen der Hamburger Straßenbahn. Die

RECHTS Tw 3644 machte vom Oktober 1972 bis zum Ende der Hamburger Straßenbahn Werbung für die Hamburg-Mannheimer Versicherung
JENS PERBANDT

LINKS Ab Februar 1973 machten Tw 3569 und Bw 4369 farbenfroh auf eine große deutsche Fernseh-Illustrierte aufmerksam (Foto am Rathausmarkt)
KARL-HEINZ WANGEL/ SLG. HOV (3)

FDP mietete vor der Bundestagswahl im November 1972 die Triebwagen 3569 und 3616 für Werbezwecke und vor der Bürgerschaftswahl in Hamburg im April 1974 die Triebwagen 3576 und 3607. Diese Wagen trugen die Werbung nicht einmal ein halbes Jahr und die HVW wich damit, vermutlich aufgrund ausreichender Bezahlung durch den Kunden, von ihrem ursprünglich festgelegten Vermietungszeitraum von mindestens einem Jahr ab. Den in FDP-Blau lackierten TW 3569 konnte die HVW nach der Bundestagswahl im November 1972 durch Überkleben bzw. Überstreichen und noch kurzzeitig mit einer Werbung des Pöseldorf-Centers versehen. Damit wollte das neue Einkaufszentrum an der damaligen Linie 9 zum Weihnachtsgeschäft auf sich aufmerksam machen. Die HVW ihrerseits überbrückte damit den Zeitraum bis zum Februar 1972, als der Wagen die Werbung eines neuen Werbekunden erhielt. Damit war die Werbung für das Pöseldorf-Center mit nur zwei Monaten das am kürzesten eingesetzte Pop-Wagen-Motiv.

Auch der Triebwagen 3607, der von November 1973 bis März 1974 für die FDP warb, bekam danach eine Zwischenwerbung der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft (DAG) anlässlich der Sozialwahlen 1974. Im August 1974 erhielt der Wagen dann die Werbung der Boutique Ivonne, einem Hamburger Modegeschäft. Mit dieser Werbung war der

Im wahrsten Sinn des Wortes eine „bunte Kuh": Tw 3623 warb ab März 1973 gemeinsam mit Tw 3637 für die Restaurantkette Katz

Beiwagen 4308 und sein zugehöriger Triebwagen 3617 eröffneten als erste Pop-Straßenbahnwagen in Hamburg die „kunterbunte" Epoche zum 1. April 1971

Vierachser noch bis zum Ende der Hamburger Straßenbahn im September 1978 im Einsatz und wurde im Monat darauf verschrottet.

Bis zu 29 Pop-Wagen gleichzeitig

Die Zahl der gleichzeitig eingesetzten Pop-Wagen variierte zwischen 1971 und 1978 zwischen fünf und kurzzeitig sogar 21 Triebwagen, um den Jahreswechsel 1973/1974 gab es mit insgesamt 29 Fahrzeugen – Triebwagen und Beiwagen zusammengerechnet – die höchste Anzahl an Pop-Wagen in Betrieb. Darunter waren acht Beiwagenzüge, welche in der Regel gemeinsam mit dem passenden Anhänger eingesetzt wurden. Da sich das Straßenbahnnetz beständig verkleinerte, reduzierte sich auch der Wagenpark entsprechend. Anfangs erhielten jene Pop-Wagen, welche ausgemustert wurden, noch eine neutrale Ganzlackierung, meist in der Grundfarbe der letzten Werbung. Das sollte verhindern, dass möglicherweise herumvagabundierende Fahrzeuge ein schlechtes Licht auf die Werbekunden werfen.

Die größte Einzel-Flotte hatte zwischen dem Frühjahr 1973 und August 1976 die Supermarktkette Mehr Wert, welche mit immerhin vier Triebwagen für ihre Supermärkte im Hamburger Raum warb. Nach der Pleite der bundesweit vertretenen Verbrauchermarkt-Kette, seinerzeit immerhin der drittgrößten Deutschlands, wurden die Fahrzeuge praktisch über Nacht der Werbung dieses

Tw 3639 und Bw 4385 trugen von Februar 1972 bis März 1976 Werbung für Toastbrot

MANFRED SCHWANKE/SLG. HOV

Wagen	Werbung (1971–1978)
Triebwagen	
3550	Holsten Bier
3558	Mehr Wert (SB Markt)
3559	Holsten Bier
3560	Landesbank Galerie
3565	Oxy Benzin
3569	FDP, Pöseldorf Center, HÖRZU
3576	FDP, Flora Soft
3583	Hummel Reisen, American Stock
3587	Korall Waschmittel, Stena Line
3602	Mehr Wert (SB Markt)
3607	FDP, DAG, Ivonne
3616	FDP, Oxy Heizöl
3617	Postel Möbel, Mustering Möbel Thäte, SB Magarine
3618	Horst Franz
3622	HADAG
3623	Manfred Katz Restaurant
3624	Mehr Wert (SB Markt)
3636	Mehr Wert (SB Markt)
3637	Manfred Katz Restaurant, Motivwechsel Februar 1973
3639	Harry Brot
3640	Adia Zeitarbeit, Motivwechsel Mai 1975
3644	Hamburg-Mannheimer Versicherung, Motiverweiterung
3655	Korall Waschmittel, Du Darfst
3658	iglo- Pizzeria
Beiwagen	
4308	Postel Möbel, Mustering Möbel Thäte
4315	HADAG
4369	HÖRZU
4373	Holsten Bier
4385	Harry Brot
4386	Korall Waschmittel
4389	Korall Waschmittel
4391	Holsten Bier

Werbungsübersicht aller Hamburger Pop-Straßenbahnwagen einschließlich zeitlicher Einordnung GRAFIK: JENS PERBANDT

Auftraggebers beraubt. Nach einem Hinweis in der örtlichen Presse rund 14 Tage nach der Pleite übermalte die HVW die Werbung und über einen kurzen Zeitraum waren die Triebwagen noch mit weißer Fensterfront und orangenem Dach unterwegs, bevor die vier Fahrzeuge wieder die rot-beige Lackierung der Hochbahn erhielten.

Pop-Werbung bis zum Schluss

Als am 6./7. März 1976 der Betrieb der Beiwagen in Hamburg endete, wurden auch die letzten drei Pop-Beiwagen abgestellt. Dieses betraf zu dem Zeitpunkt noch die Wagen 4373 und 4991 mit der Holsten-Bier-Werbung sowie den Beiwagen 4385 mit Werbung für die Lebensmittel-Marke Harry-Brot. Während aber die Holsten-Triebwagen

OBEN Der Tw 3560, aufgrund seiner Lackierung auch Kaffeebohne genannt, machte Werbung für die Hamburger Landesbank-Galerie

LINKS Nach der Korall-Werbung trug der Tw 3587 Werbung für die Reederei Stena-Line
JENS PERBANDT (2)

Am 23. März 1973 steht mit Tw 3655 + Bw 4386 einer der beiden „Korall-Züge" auf dem Rathausmarkt. Trotz identischer Werbebotschaft gab es in Details der Gestaltung Unterschiede KARL-HEINZ WANGEL/SLG. HOV

Tw 3640 trug ab Dezember 1971 bis zum Tram-Ende im Oktober 1978 durchgehend Werbung für das gleiche Unternehmen, allerdings gab es im Mai 1975 einen Motivwechsel KARL-HEINZ WANGEL/SLG. HOV

3550 und 3559 noch bis zur Einstellung der Linie 1 und 14 im Mai 1977 mit der Werbung des Bierbrauers aus dem Norden unterwegs waren, erhielt der Harry-Triebwagen 3639 anschließend wieder die Hamburger Standard-Lackierung. Mit der zunehmenden Netzreduzierung ging auch die Zahl der eingesetzten Pop-Straßenbahnen zurück, zugleich rückten Omnibusse verstärkt in den Fokus als Werbeträger. Aber immerhin blieben sieben Pop-Wagen bis zum Ende der Hamburger Straßenbahn im Einsatz, dazu gehörte auch der TW 3640, welcher am längsten für das Unternehmen Adia Zeitarbeit Werbung trug. Im Dezember 1971 tauchte das Fahrzeug erstmalig mit dieser Werbung auf Hamburgs Straßen auf. Der Wagen erhielt im Mai 1975 eine Neulackierung mit Motivwechsel für das gleiche Unternehmen. So war der Triebwagen bis zum Ende der Hamburger Straßenbahn im Einsatz. Nach der Einstellung wurden die Werbewagen wie auch alle anderen Hamburger Straßenbahnwagen verschrottet oder in Einzelfällen auch an Sammler verkauft. Der Triebwagen 3560 fand bei einem Sammler in Drage (Niedersachsen) ein kurzes Interesse, dort wurde er aber schon 1979 verschrottet. Der ehemalige Triebwagen 3644 mit der Werbung der Hamburg-Mannheimer und der Holsten-Beiwagen 4391 wurde vom VVM (Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen) erworben. Er überstellte beide Wagen zum Vereinsdomizil, dem Museumsgelände am Schönberger Strand. Dort erhielten beide ihre Hamburger Ursprungslackierung in Rot-Beige zurück und erinnern noch heute an die Geschichte der Straßenbahn in Hamburg.

JENS PERBANDT

Diese Haltestelle ist spitze!

„Trambahn-Station" auf 2.959 Metern Höhe ■ In welchem Land befindet sich eigentlich die höchste Straßenbahn-Haltestelle der Welt? Wer auf Deutschland tippt, liegt gar nicht einmal so falsch, wie ein Blick auf die Zugspitze beweist

FOLGE 77
Zugspitze
Münchner Tram-Haltestelle

FOTO: A. LEX

Auf eine Trambahn der Linie 19 zum Cosimapark wartet man vor dem „Münchner Haus" auf 2.959 Meter über dem Meeresspiegel vergeblich. Die These, dass die höchste Straßenbahnhaltestelle der Welt in Deutschland liegt, dürfte daher durchaus anfechtbar sein

Seit die Stadtwerke Ulm GmbH Ende 2018 ihre neue Linie 2 eröffneten, reklamieren sie, die höchstgelegene Straßenbahn-Haltestelle ganz Deutschlands in ihrem Netz zu haben. Auf exakt 617,8 Metern über dem Meeresspiegel empfangen bzw. verabschieden die Ulmer Combino und Avenio dort an der Haltestelle Botanischer Garten ihre Fahrgäste. Zum Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde wie beim Ulmer Münster – der gotische Bau besitzt mit 161,53 Metern den höchsten Kirchturm der Welt – reicht das freilich nicht. Bereits die Schweizer Riffelalp-Tram, die den Titel „Europas höchstgelegende Tramlinie" für sich beansprucht, legt die Messlatte in ganz andere Sphären. Sie verbindet die Bergstation der Gornergratbahn mit dem „Hotel-Resort Riffelalp" auf 2.222 Metern über Normalhöhennull. Allerdings handelt es sich um eine Bahn voller Exotik: 800-Millimeter-Spur, lediglich knapp 700 Meter „lang", die Akku-Wagen ganze 10 km/h „schnell" und nur zwischen Juni und Oktober in Betrieb – von 11 bis 16 Uhr. Noch etwas höher hinaus, nämlich knapp über 2.300 Meter über den Meeresspiegel, kommt die einzige Tramlinie von Mexiko Stadt, der „Tren Ligero". Es liegt also nahe, die höchstgelegene Straßenbahnhaltestelle der Welt hier zu vermuten. Oder ist alles doch ganz ganz anders?

Auf rekorverdächtigen 2.959 Metern findet sich in Steinwurfweite des Zugspitzgipfels eine authentisch wirkende Münchner Straßenbahn-Haltestelle. Ganze drei Meter tiefer als der allerhöchste Punkt Deutschlands, nur wenige Meter von der deutsch-österreichischen Grenze entfernt überrascht sie Besucher der Schutzhütte „Münchner Haus" der Sektion München des Deutschen Alpenvereins. Es handelt sich um ein kombiniertes Straßenbahn-/Bushaltestellenschild, wie es in der bayerischen Landeshauptstadt bis Anfang der 1990er-Jahre typisch war. Die Metallschildchen dokumentierten Fahrtrichtungen, Nummern und Ziele der an der Station haltenden Tramlinien (grünes Quadrat) bzw. Buslinien (gelb umrandeter grüner Kreis).

Ein Blick in die Münchner Liniengeschichte entlarvt die Haltestelle allerdings sofort als aus Originalteilen „zusammengeschusterte" Kombination. Die Tramlinie 19 fuhr zwar zwischen 1975 und 1980 tatsächlich zum Cosimapark und kreuzte zwischen ihren Stationen Müllerstraße und Reichenbachplatz auch die Buslinie 52, jedoch ohne eine gemeinsame Haltestelle. Die Buslinie 91 zum Flugplatz (jener in Riem) startete weit abseits in Steinhausen gen Osten. Und eine Straßenbahn-Haltestelle „Garmischer Straße" gab es in der gesamten Münchner Trambahn-Historie ohnehin nie.

Unabhängig davon wird es mit dem Höhen-Weltrekord schwierig. Denn am „Münchner Haus" hält keine Bahn – zumindest keine auf Schienen. Die Zahnradbahn ist mehrere Hundert Meter entfernt; der Fahrplan am Schild verweist nur auf die einige Treppenstufen tiefer zu besteigenden Seilbahnen. Spitze ist die „Tram-Haltestelle" in 2.959 Metern Höhe aber allemal. AMBROS LEX

Rom und seine Straßenbahn, das ist eine schon 143 Jahre währende Geschichte. Es begann 1877 mit einer kurzen Pferdebahn, aus der heute ein 40 Kilometer langes Streckennetz geworden ist. Auch im Miniatur-Rom (unten) spielt die Tram eine wichtige Rolle OLGA BANDELOWA (15)

Fototermin in Rom

Miniatur Wunderland ■ Auch Hamburgs bekannte Modellbahnanlage musste wegen der Pandemie für mehrere Wochen schließen. Das SM konnte die Zeit ohne Besucher für Bilder von Mini-Roms Straßenbahn nutzen

Als im September 2016 im Hamburger Miniatur Wunderland (MWL) feierlich der Italienabschnitt in Betrieb genommen wurde, berichtete auch das SM über das neueste Werk der Brüder Frederik und Gerrit Braun sowie ihrer 50 Mann starken Modellbautruppe (SM 11/16). Mit der italienischen Hauptstadt Rom nahm im Wunderland erstmals auch die Straßenbahn eine Hauptrolle ein. Wie in der echten „Ewigen

Streiks gehören zu Italien wie Pizza und Spaghetti. Hier halten demonstrierende Mitglieder der Gewerkschaft „Unione Sindacale di Base" die Tram auf

Stadt" fährt die Tram zweigleisig an fast allen wichtigen Sehenswürdigkeiten vorbei. Der Bericht schloss mit der Ankündigung, demnächst ausführlich über das Wunderland-Rom und seine Tram zu berichten.

Fast vier Jahre sind ins Land gegangen, bis das Versprechen jetzt endlich eingelöst werden kann, denn bisher scheiterte es immer an fehlenden Terminen, da professionelle Fotoaufnahmen im normalen Publikumsverkehr kaum möglich sind. Zeiten ohne Andrang kannten die Brüder Braun aber bisher noch nicht. Dass jetzt endlich doch ein Termin für ungestörtes Fotografieren frei wurde, dafür ist Corona verantwortlich, denn seit dem 16. März war auch die Hamburger Touristenattraktion wegen Covid-19 geschlossen. „Die Gesundheit aller Wunderländer und unserer Besucher steht für uns immer an erster Stelle", begründete Frederik Braun die selbstbestimmte Schließung. Seit der Eröffnung im August 2001 in der Speicherstadt hatten bisher erst an einem Tag Besucher vor verschlossenen Türen gestanden. Nun war über Wochen kein Betrieb mehr möglich, die Anlagen waren alle abgeschaltet und die meisten Mitarbeiter in Kurzarbeit. Als ersten Termin für die Wiedereröffnung nannte Sebastian Drechsler, der im Wunderland für Pressekontakte zuständig ist, anfangs den 31. März. Daraus wurde bekanntlich nichts. Viele weitere Wochen mussten die H0-Züge in den Schattenbahnhöfen bleiben.

Doch dann kommt plötzlich Bewegung in die Corona-Beschränkungen. Das Miniatur Wunderland darf am 20. Mai wieder öffnen. Statt der Menschenmassen, die sich vor Corona Tag für Tag an den Anlagen vorbeidrängten, ist der Zugang auf 200 Personen am Tag beschränkt. Es gelten Abstandsregeln und Maskenpflicht. Überall auf den Fußböden sind Fahrbahnen mit Verkehrszeichen aufgeklebt, die einen abstandssicheren Besucherverkehr ermöglichen sollen. Wie das genau ablaufen kann, wird eine Woche vor der Wiedereröffnung mit Statisten geprobt. Wenn Rom und seine Straßenbahn noch fotografiert werden sollen, wird es jetzt höchste Eisenbahn. Und tatsächlich, zwei Tage vor der „Wie-

Auch Oberleitungsbusse sind im Rom des Miniatur Wunderlandes im Einsatz, aber im Gegensatz zur Straßenbahn fest auf die Straße geklebt

Das Kolosseum im Miniatur Wunderland besteht aus 3.000 Teilen. Der Bau dauerte 23 Monate. Wie beim Vorbild wird es von der Tram angefahren

dergeburt" des Wunderlands gibt es tatsächlich noch einen Termin in Italiens Miniatur-Hauptstadt.
Kurz vor dem vereinbarten Zeitpunkt stehe ich um 12 Uhr vorm rotgeklinkerten Speicherhaus Block D am Kehrwieder 2-4. Es ist ungewöhnlich leer auf den Straßen in diesem Bereich des früheren Freihafens. Vor dem alten Gebäude aus den Anfangsjahren der Hamburger Speicherstadt drängen sich normalerweise den ganzen Tag über die Menschenmassen, denn neben dem Wunderland befindet sich hier auch noch das „Hamburg Dungeon" – besonders beliebt bei Schulklassen auf Klassenreise in die Hansestadt. Die Schüler hoffen hier auf ein paar gruselige Erlebnisse in der modernen „Geisterbahn".

Modelle mit viel Fantasie

Punkt 12 Uhr kommt ein Mann mit Schutzmaske aus der großen Holztür. Es ist MWL-Mitarbeiter Felix Hausdörfer, er will mich ins Wunderland holen. Auch ich lege nun meine Maske an. Mit dem Fahrstuhl geht's in den dritten Stock. Die Kabine hält direkt vorm 190 Quadratmeter großen Italienteil. Über drei Jahre dauerte der Bau dieses Abschnitts, von der Planung bis zur Fertigstellung. Rund 450 landestypische Gebäude wurden dafür angefertigt. Wie vie-

Auch durchs Miniatur-Rom fließt der Tiber, auf dessen Brücken oft die Straßenbahn fährt. Die alten Zweiachser waren in Rom bis um 1960 im Einsatz

Die Trammodelle fahren im MWL mit abgesenkten Stromabnehmern, die Fahrleitung ist nur Attrappe

Zwei Tage vor der Wiedereröffnung wird überall auf den Anlagen geputzt, deshalb können die Modelle nicht selbstständig in die jeweilige Fotografierposition fahren. MWL-Mitarbeiter Felix Hausdörfer muss sich lang machen, um den grünen Düwag am Kolosseum aufs Gleis zu stellen

le davon alleine in Rom stehen, hat niemand gezählt. Der Petersdom mit seiner gewaltigen Kuppel, das bald 2.000 Jahre alte Kolosseum und das schneeweiße Denkmal für Italiens König Viktor Emanuel II sind genauso beeindruckend wie der Hauptbahnhof Roma Termini. Hinterm Miniaturbahnhof hat Roms Straßenbahn ihr Depot. Von hier aus werden die kleinen Triebwagen eingesetzt, um ihre Runden durchs MWL-Rom zu machen. Zum Einsatz kommen Halling-Modelle, die leider nur teilweise zu Rom oder Italien gehören. Während man sich bei den Gebäuden sehr eng am Vorbild orientiert hat, sahen es die Wunderländer bei der Trambahn nicht so eng. Halling hatte nur die zweiachsigen Oldtimer, in Italien „Sei Finestrini" genannt, im Angebot. Moderne Fahrzeuge gab es nicht. Schon 2016 hatte das SM im damaligen Bericht den Wunderland-Machern vorgeschlagen, doch die gelungenen 3-D-Konstruktionen von SM-Autor Guido Mandorf zu verwen-

Ein grüner Fantasie-Düwag passiert den Torre Spiralata am Hauptbahnhof. Für die Aufnahme wurde der Stromabnehmer am Fahrdraht angelegt

Im Gegensatz zu früheren Abschnitten war man laut Gerrit Braun in Rom sehr auf Authentizität bedacht. Nur die meisten Trammodelle sind Fantasie

den. Er hat die modernen römischen Fahrzeugtypen „Tram articolato", „Socimi" und einen PCC konstruiert. Mandorfs Modelle kann jeder beim 3-D-Druckservice i.materialise anfertigen lassen. „Wir hätten sicherlich auch eine Möglichkeit gefunden, dass die Wunderländer von meinen Konstruktionen auf ihren eigenen 3-D-Druckern die benötigten Fahrzeuge gefertigt hätten", sagt er. Leider wurde der SM-Vorschlag im MWL nicht umgesetzt, sondern stattdessen von Leopold Halling in den römischen Farben Grün und Orange lackierte Düwag-GT6 bezogen, die tatsächlich in ganz Italien nirgends im Einsatz sind. Das Ganze erinnert an Zeiten, als etwa der Modellbahnhersteller Fleischmann deutsche Lokomotiven durch Entfernen der Puffer und geänderte Lackierung zu vermeintlichen US-Fahrzeugen machte.

Bei solcher Kritik darf aber nicht vergessen werden, dass das Miniatur Wunderland nicht für detailverliebte Modellbahner geschaffen wurde. „Auch die Erbauer sind keine Modellbahner", erklärte mir beim Fototermin ein junger Wunderland-Mitarbeiter schmunzelnd, „denn sonst wären wir wohl heute noch immer nicht mit dem ersten Abschnitt fertig."

Abgesenkte Stromabnehmer

Neben Roms Straßenbahn gibt es im MWL auch noch an anderer Stelle das umweltfreundliche Verkehrsmittel. Im Abschnitt Hamburg, der im November 2002 fertiggestellt wurde, drehen mehrere Modelle der 1978 eingestellten Hamburger Straßen-

MWL-Mitarbeiter Fatih Hassan kann übers Wasser gehen. Roms Fluß Tiber ist auf Socken begehbar, um auch an hintere Bereiche dieses Anlagenteils zu gelangen, so wie hier beim Aufgleisen eines orangefarben Düwag (kl. Foto) vor der gewaltigen H0-Nachbildung des Denkmals für Italiens König Viktor Emanuel II

Mit der Tram geht's ins Forum Romanum, wo alte Steine von über 2.500 Jahren römischer Geschichte erzählen

Neben dem Hauptbahnhof Roma Termini, dessen Empfangsgebäude „Dinosauro" genannt wird, liegt das Depot für Straßenbahnfahrzeuge

bahn ihre Runden. Die Miniaturen entstanden aus Bausätzen des englischen Herstellers BEC-Kits. Mit der römischen Tram und den Elektrolokomotiven und -triebwagen haben sie aber gemein, dass sie im Wunderland alle stets mit abgesenkten Stromabnehmern fahren. JOG

Im wiedergeöffneten Miniatur Wunderland müssen Besucher eine Nase-und-Mund-Bedeckung tragen. Beim Fototermin für diesen Bericht galt das natürlich auch für SM-Modellredakteur Jens-Olaf Griese-Bandelow

Forum

Leserbriefe · Medien · Termine

☎ 0 89 – 13 06 99-720
Fax 0 89 – 13 06 99-700
redaktion@strassenbahn-magazin.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

Ihre Seiten: Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

Zu: „Verblüffende Vielfalt“ (SM 5/2020)

Obus versus Batteriebus

Ihre Artikel zum Obus finde ich immer sehr gut. Mir fehlt dabei bisher – vielleicht kommt das ja noch? – eine Überlegung, warum heute zwar viel Geld für irgendwelche Riesenbatterien ausgegeben wird, jedoch nicht einfach auf dies ja ausgereifte Verkehrsmittel zurückgegriffen wird. Natürlich kosten Oberleitungen viel – aber Batterien auch! Und ihre Herstellung ist umweltpolitisch ja ziemlich grauenhaft. Jedenfalls freue ich mich sehr über weitere Artikel zu dem ja auch von Ihnen und mir offensichtlich geliebten Obus. Dr. Kurt Schultze, Düsseldorf

Zu: „Ungewöhnliche Wendungen“ (SM 5/2020)

Kuppelendstellen auch anderswo

Zum Thema Kuppelendstelle mit Standtriebwagen eine kleine Ergänzung: In Frankfurt am Main endete die frühere Linie 17 an der damaligen Endstation Ginnheim (Schule) ebenfalls in einer solchen Endstelle. Die Strecke war zweigleisig, die Gleise waren in der Straße verlegt und lagen im Gefälle, das Stumpfgleis lag neben der Straße. Ich bin Anfang der 1960er-Jahre häufig von dort aus mit der Straßenbahn zur Schule gefahren und habe gerne die Umsetzmanöver beobachtet. Nicht selten fehlte allerdings der Stand-Tw. Kein Problem! Der aus der Innenstadt angekommene Zug hielt vor der Weiche zum Aussteigen der Fahrgäste. Dann bremste der Schaffner den Bw mit der Handbremse fest und kuppelte ihn vom Tw ab. Der Tw setzte um auf das stadteinwärts führende Gleis. Dann löste der Schaffner die Handbremse des Bw langsam und ließ den Bw bergab in das Stumpfgleis rollen. Der Tw setzte zurück und wurde an den Bw angekuppelt. Alles bereit zur Fahrt in die Innenstadt, die Fahrgäste konnten einsteigen.. Ob dieses Umsetzen per Schwerkraft den Dienstvorschriften entsprach oder nur praktisch war, weiß ich leider nicht. Die Strecke wurde dann im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Bau in Frankfurt um 1963 eingestellt. Klaus Willikonsky, Reppenstedt

Zu: „Bald nach Dreieich...“ (SM 6/2020)

Frankfurter Ausbaupläne

Mit Interesse habe ich auch Ihren Artikel über die Pläne der Verlängerung der Straßenbahn von der Haltestelle „Neu Isenburg Stadtgrenze“ in Richtung Neu Isenburg – Siedlung Hirschsprung – Sprendlingen gelesen. Diese Verlängerung ist mitnichten eine Idee des 21. Jahrhunderts. Schon die Frankfurter Waldbahn-Gesellschaft, Erbauerin der 1889 als dampflokbetriebene Vorortbahnstrecke konzipierten Strecke Sachsenhausen/Textorstraße – Louisa – Neu Isenburg und der ab 1929 als Straßenbahn elektrifizierten Strecke, plante eine Verlängerung ihrer Strecke in den 1890er-Jahren. Die Waldbahn sollte über Neu Isenburg hinaus über Sprendlingen-Götzenhain-Dreieichenhain bis nach Dietzenbach führen. Die Erteilung der Konzession zum Bau dieser Strecke scheiterte jedoch am Widerstand der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, welche keine „ausländische“ Konkurrenz zur Main-Neckar-Bahn duldete. Dazu muss man wissen, dass zu dieser Zeit die Frankfurter Stadtgrenze gleichzeitig Staatsgrenze zwischen dem 1866 preußisch gewordenem Frankfurt am Main und dem Großherzogtum Hessen-Darmstadt war und deshalb die Straßenbahn bis heute auf Frankfurter Stadtgebiet endet. Neu Isenburg beginnt erst jenseits der heutigen Tannenwaldallee. Wobei sich jedoch bei einem Blick in die Verkehrsgeschichte der letzten 125 Jahre auch die Frage stellt, ob eine parallel zur Chaussee gebaute Vorortbahn die autogerechte Umgestaltung der Verkehrswege in den 1950-er Jahren überstanden hätte, siehe ÜSTRA-Vorortbahnnetz in Hannover. Eine Realisierung in den 2020er-Jahren kommt da vielleicht eher gelegen. Übrigens: In Ihrem Artikel im Strassenbahn Magazin 2/2020 über die Streckenstilllegungen 1985 haben Sie die Strecke vom Börneplatz (vormals Dominikanerplatz) über die Rechneigrabenstraße zur Lange Straße vergessen.

Sven Blank-Grötecke, Koblenz

Innsbrucks Tram und einzigartige Lokalbahnen

Schon im Sommer 2019 kam Günter Denoths Bildband „Straßenbahnen und Lokalbahnen in Innsbruck“ heraus. Erschienen ist dieser Band in der Reihe „Sutton Zeitreise“ und lädt – dem Titel der Serie entsprechend – gleich zu Beginn des Buches in die Frühzeit des Innsbrucker Schienennahverkehrs ein. Jeweils einer kurzen Kapiteleinführung schließen sich die Fotos mit meist ausführlichen Bildtexten an, in denen der Leser so manches aus der Nahverkehrsgeschichte der Tiroler Landeshauptstadt erfährt. Die Bildwiedergabe ist, abgesehen von einigen historisch bedingt schlechten Vorlagen aus den Anfangsjahren, tadellos. Dabei gibt es beispielsweise Aufnahmen vom herrlichen Ambiente der sogenannten „Dampftramways“ nach Hall und Igls zu sehen. Auch die legendäre Stubaitalbahn ist mit Aufnahmen seit der Frühzeit dieser schon 1904 mit Wechselstrom betriebenen Lokalbahn vertreten.

Erst ab Seite 49 wendet sich der Autor der eigentlichen städtischen Straßenbahn – hier „Stadtbahn“ genannt – zu. Der Nahverkehrsfreund findet in dem Werk zahlreiche bislang unveröffentlichte Aufnahmen, sowohl mit Stadtbild beziehungsweise vom besonderen Flair der Lokalbahnstrecken in alpiner Kulisse als auch klassische Fahrzeugporträts zahlreicher in und um Innsbruck eingesetzter Typen. Zwar entstand mit Elektrifizierung der Lokalbahnen in der Zwischenkriegszeit ein zusammenhängendes Netz, jedoch gab es nie einen homogenen Fuhrpark. Dieser zeigte sich überdies stark überaltert und so schien 1960 der erste Lohner-Vierachser, ein DÜWAG-Lizenzbau, einer Revolution gleich. Doch blieben auch danach noch lange urige Zweiachser im Dienst und mit dem abweichenden Stromsystem hielten die schweren Vierachser der Stubaitalbahn ohnehin noch bis in die 1970er-Jahre eine Sonderrolle inne – was auch den besonderen Reiz Innsbrucks unter Straßenbahnfreunden begründete. Zeichnungen ausgewählter Wagentypen runden die Bildauswahl ab. Im letzten Kapitel des Buches zeigt der Autor das heutige Innsbruck mit modernen Niederflurwagen und im Anhang finden sich Fahrzeuglisten aller eingesetzten Wagen seit der Betriebseröffnung. Ein Wermutstropfen ist, dass Netzpläne im Buch völlig fehlen und sich so dem nicht ortskundigen Leser einige Zusammenhänge eher schwer erschließen. Nichtsdestotrotz sind die 128 Seiten für Nahverkehrsfreunde eine interessante und unbedingt empfehlenswerte Lektüre.

MICHAEL SPERL

Günter Denoth: Straßenbahnen und Lokalbahnen in Innsbruck, Sutton Verlag, 2019, 128 Seiten im Format 170 x 240 mm, gebunden, ca. 160 Abbildungen, Preis: 19,99 Euro, ISBN 978-3-96303-019-2

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
E-Mail: redaktion@geramond.de · Fax (0 89) 13 06 99-700

4./5., 11./12., 18./19., 25./26. Juli, Schönberger Strand: Fahrbetrieb mit historischen Straßenbahnen und Fahrten auf der Museumsbahn, Tel. 040 8991143, Info: www.vvm-museumsbahn.de

4. Juli, Freiburg: Oldtimerlinie 7 Musikhochschule – Paduaallee im 30-Minuten-Takt mit Maximum-Tw, GT4 und/oder Sputnik-Tw, Info: www.fdfs.de

4. Juli, Dresden: Führungen durch das Straßenbahnmuseum (aller 30 Min., letzte Führung 15:00 Uhr), Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

4./5. Juli, Nürnberg: Museums-Öffnungstag im Straßenbahndepot St. Peter mit historischer Burgringlinie 15 (ab St. Peter stündlich von 9:55 bis 16:55 Uhr, ab Hbf von 10:30 bis 16:30 Uhr), Info: www.sfnbg.de

5. Juli, Wehmingen: Straßenbahn selbst fahren unter Aufsicht eines Fahrlehrers im Hannoverschen Straßenbahn-Museum Wehmingen, 11 bis 17 Uhr. Info: www.tram-Museum.de

5., 12., 19., 26. Juli, Stuttgart: Straßenbahnmuseum geöffnet von 10 bis 18 Uhr. Straßenbahn-Oldtimerlinie 23 Bad Cannstatt – Ruhbank/Fernsehturm und zurück (außer 5. Juli), Info: www.shb-ev.info

12. Juli, Chemnitz: Stadtrundfahrt mit Gotha-Triebwagen, 10:30 Uhr ab Roter Turm, Anmeldungen über: Tourist-Information, Tel.: 0371 690680, Info: www.strassenbahn-chemnitz.de

12. Juli, Karlsruhe: Historisches Depot 1913 in der Wagenhalle II auf dem Betriebshof Tullastraße geöffnet, Führungen nach Bedarf, Info: www.tsnv.de

12. Juli, Bremen: Bremer Straßenbahnmuseum DAS DEPOT in der Schloßparkstraße 45 geöffnet und Stadtrundfahrt mit Museumswagen 446 oder 811, Info: www.fdbs.net

12., 26. Juli, Wuppertal-Kohlfurth: Fahrbetrieb bei den Bergischen Museumsbahnen zwischen Kohlfurther Brücke und Greuel. Fahrkarten beim Schaffner im Wagen, Info: www.bmb-wuppertal.de

19. Juli, Dortmund: Nahverkehrsmuseum Bahnhof Mooskamp geöffnet, Führungen durch den Museums-Wagenpark und Fahrbetrieb, Info: www.bahnhof-mooskamp.de

1. August, Dresden: Führungen durch das Straßenbahnmuseum (alle 30 Min., letzte Führung 15:00 Uhr), Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

Uns ist bewusst, dass bei Erscheinen des Heftes hier aufgeführte Veranstaltungen bereits abgesagt sein könnten oder aufgrund behördlicher Auflagen noch abgesagt werden müssen. Trotzdem wollen wir Ihnen diese Terminauflistung als Service bieten. Sie haben hier z. B. immer die Kontaktdaten zur Hand, um sich aktuell über Absagen sowie neue Termin-Ideen ursprünglich geplanter Veranstaltungen zu informieren.

Zu: „Tangos für Krakow" (SM 6/2020)

Krakauer Tango-Trams

■ In der Meldung zu Stadler im Nachrichtenteil stand, dass zwei Wagen der Serie für Krakau eine Ausrüstung für Fahren ohne externe Stromversorgung erhalten sollen. Auch in der Pressemeldung von Stadler war dieser Hinweis zu finden. Das hat mich interessiert, weil mir solche Technik nur als Solarmodul oder wasserstoffgetriebene Lösung bekannt ist, was für Straßenbahnen zumindest verwunderlich wäre. Eine Nachfrage direkt bei Stadler ergab: Es handelt sich bei diesen Wagen um solche mit Energiespeicher, welche mittels Fahrleitung – also doch extern! – versorgt werden. Vielleicht ist dies auch für andere Leser von Interesse.

Jens Perbandt, Müssen

Die Leserbriefe werden ggf. gekürzt. Sie geben die Meinung des jeweiligen Verfassers wieder, nicht die der Redaktion. Leserbriefe und -fotos werden mit Angabe des Namens und des Wohnortes des Einsenders veröffentlicht.

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14
LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25
Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51
Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52
Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7
Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360
Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6
Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15
Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden
Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8
Modellbahn-Center Hünerbein 52062 Aachen, Markt 9-15
Modellbahnecke Flunkert, Sülzgürtel 34, 50937 Köln,
Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35
Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96
Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C
Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31
Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Waldhörnlestr. 18
Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19
Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8
Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5
Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1
Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33
Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13
Buchhandlung Morawa, 1140 Wien,
Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Schweiz
Tramclub Basel, Schäferstr. 52, Riehen

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Niederlande
Booksellers van Stockum, Gedempte Oude Gracht 27, 2011 GK Haarlem

Japan
Dauphin Ltd., 1 F Nakayama Bld., 101-0063 Tokyo

Falls Sie kein Abonnent sind und sich STRASSENBAHN MAGAZIN derzeit nicht bequem im Handel besorgen können oder wollen, empfehlen wir Ihnen die Möglichkeit der Einzelheft-Bestellung über den Online-Shop **www.verlagshaus24.de**

STRASSENBAHN MAGAZIN ▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN
STRASSENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel.: 0180/5321617* *oder*
Tel.: 08105/388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180/5321620*
E-Mail: abo@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de/abo
*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 8,90 (D), EUR 9,80 (A), sFr. 15,90 (CH), EUR 10,20 (NL), EUR 10,20 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten) Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 99,90 (inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer

REDAKTION
(Leserbriefe, Fragen,Kontaktaufnahme)
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 400209, 80702 München
Tel.: 089/130699-720
Fax: 089/130699-700
E-Mail: redaktion@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN
E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 369 • 7/2020 • Juli • 51. Jahrgang

Straßenbahn Magazin, Tel.: 089/130699-720
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Chefredakteur: Michael Hofbauer
Verantwortlicher Redakteur: Michael Sperl
Redaktion: Florian Dürr, Thomas Hanna-Daoud, Peter Schricker
Redaktion Straßenbahn im Modell: Jens-Olaf Griese-Bandelow
Mitarbeiter dieser Ausgabe: Michael Beitelsmann, Frederik Buchleitner, Helmut Gieramm, Manuel Euer, Christian Lücker, Michael Kochems, Wolfgang Meier, Bernhard Kußmagk, André Marks, Guido Mandorf, Axel Reuther, Robert Schrempf, Alfred Spühr u.v.a.
Layout: Karin Vierheller
Producerin: Joana Pauli
Verlag: GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Henry Allgaier
Gesamtleitung Media: Bernhard Willer
Anzeigenleitung: Selma Tegethoff, selma.tegethoff@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-551
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020
www.verlagshaus-media.de
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel/Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Druck: Walstead Central Europe
Litho: Cromika, Verona

ISSN 0340-7071

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Messeverkehr und mehr

Straßenbahn in Leipzig 1970 ■ Unsere Beitrags-Serie zum Jubiläum 50 Jahre STRASSENBAHN MAGAZIN führt diesmal nach Leipzig. Die Straßenbahn der sächsischen Messestadt bereitete 1970 den Abschied von der Außenstrecke nach Liebertwolkwitz vor und stand mit der Einführung der neuen Tatra-Großraumwagen an der Schwelle zur größten Modernisierung ihres Bestehens

Im September 1970 ist dieser Zug der Linie 15 gerade in Liebertwolkwitz angekommen. Links direkt angrenzend befindet sich die Haltestelle für die weiterführenden Buslinien nach Großpösna – Naunhof. Wenige Monate später wurde der Straßenbahnverkehr hier Geschichte

So eng ging es noch 1970 an der Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Platz zu: Ein modernisierter Zug aus „Pullman"-Triebwagen mit Stahlaufbau und zwei dreifenstrigen LOWA-Beiwagen unterwegs auf Linie 11 nach Markkleeberg-Ost

Leipzigs bis 1970 längste Straßenbahnzüge bestanden aus vierachsigen Mitteleinstieg-Tw und zwei zweiachsigen Mitteleinstieg-Niederflurbeiwagen – hier auf Linie 25 in der Leninstraße

BILDER DES BEITRAGS, SOWEIT NICHT ANDERS ANGEGEBEN: WOLFGANG SCHREINER/ ARCHIV AG HISTORISCHE NAHVERKEHRSMITTEL LEIPZIG E.V.

Das Straßenbahnnetz in der Halbmillionenstadt Leipzig mit 1970 insgesamt 583.885 Einwohnern trug den Titel als zweitgrößtes Netz auf dem Gebiet der DDR. Immerhin hatte es eine Gleislänge von 307,5 Kilometern und einer Streckenlänge von 156 Kilometern aufzuweisen. Kriegszerstörungen und politisch motivierte Streckenstilllegungen hatten das Netz nicht wesentlich verkleinert – seine größte Ausdehnung erreichte es 1935 mit 317,6 Kilometern. Allerdings lag die letzte Streckenerweiterung auch schon wieder fast ein Jahrzehnt zurück. Zwei Jahre vor dem 100-jährigen Jubiläum der Leipziger Straßenbahn wurden mit 23 Straßenbahn-, zwei Obus- und 20 Omnibuslinien 298,3 Millionen Fahrgäste befördert. Die Hauptlast des Verkehrs trug mit 250,7 Millionen Fahrgästen die Straßenbahn. Die in der DDR staatlicherseits verordnete Kombinatsbildung hatte per 1. Januar 1970 unter Einbeziehung des VEB Taxi zur Bildung des „VEB Kombinat Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig (LVB)" geführt. An der Kennzeichnung der Straßenbahnen, Obusse und Omnibusse änderte das nichts – nach wie vor führten die elfenbein mit blauem Absetzstreifen lackierten Fahrzeuge das Leipziger Stadtwappen und die seit 1938 gebräuchliche Abkürzung LVB.

Wagenparkentwicklung 1970

Der Wagenpark bestand per 1. Januar 1970 aus 379 Trieb- und 478 Beiwagen für den Personenverkehr, hinzu kamen 116 Arbeitsfahrzeuge, darunter 29 Triebwagen und 57 offene Loren. Der Bestand der nicht schienengebundenen Personenfahrzeuge belief sich auf 103 Omnibusse, 28 Obusse und 15 Anhänger.

Zwar hatte 1969 der Tatra-Betrieb begonnen – noch immer trugen aber Zweiachser bei Weitem die Hauptlast des Straßenbahnverkehrs und die Vorkriegsfahrzeuge machten hier noch über die Hälfte des Wagenparks aus. Den größten Anteil hatten die 1925 beschafften je 200 Trieb- und Beiwagen, genannt Pullman-Wagen, von denen nach Kriegsverlusten und Abgaben in den Arbeitswagenpark noch beachtliche 333 Fahrzeuge (183 Trieb- und 150 Beiwagen) für die Personenbeförderung zur Verfügung standen. Bis auf wenige Ausnahmen waren die Triebwagen in der Hauptwerkstatt Heiterblick zwischenzeitlich zu Einrichtungswagen umgebaut worden. Dabei hatten sie Fahrersitze und eine einheitliche elektrische

Die Straßenbahnlinie 15 nach Liebertwolkwitz war im Netzplan ab 1.Oktober 1970 schon entfallen, fuhr aber bis 1971 SLG. SCHOLZE

Leipzigs Liniennetz 1970

Anfang 1970 bedienten 24 Straßenbahnlinien nicht nur das Stadtgebiet, sondern verbanden auch die drei benachbarten Städte Schkeuditz, Taucha und Markkleeberg sowie die bis dato noch selbstständigen Gemeinden Böhlitz-Ehrenberg, Wiederitzsch, Engelsdorf und Liebertwolkwitz mit der Messestadt. Insgesamt sechs Linien, die im ursprünglichen Verästelungsnetz Direktverbindungen herstellten, waren zwischen 1967 (Linie 26) und 1969 (Linien 9, 12, 18, 19, 23) bereits eingestellt worden, 1970 folgte noch die Linie 8. Außerdem betrieben die LVB drei Obus- und 18 Omnibus-Linien, die mit Buchstaben gekennzeichnet waren.

Ausrüstung mit Einheitsfahrschaltern und 60-Kilowatt-Einheitsmotoren erhalten. Insgesamt 41 Trieb- und 129 Beiwagen waren in der eigenen Hauptwerkstatt mit einem Stahlwagenkasten neu aufgebaut worden. Dabei wurde die Dachkonstruktion beibehalten und somit auch das typische Erscheinungsbild als „Pullmanwagen“.

Noch 93 von ehemals 100 Mitteleinstieg-Niederflurbeiwagen Baujahr 1928 trugen dazu bei, dass die neuen Tatrawagen mit den hohen Stufen nicht die uneingeschränkte Akzeptanz der Fahrgäste hatten. Acht ehemalige Außenbahntriebwagen von 1909 leisteten ebenfalls unverändert gute

Wagenparkentwicklung der Leipziger Straßenbahn 1970

Typ	Baujahr(e)	Bauart	Bestand am	
			01.01.1970	31.12.1970
Typ 22	1925	2-achs. „Pullman"-Tw *	183	181
Typ 24a	1909 / Umbau 1939-43	3-achs. Tw	8	8
Typ 29	1930-31	4-achs. Mitteleinstieg-Tw	20	6
Typ 30	1951-56	2-achs. LOWA-Tw	9	9
Typ 31	1960	2-achs. Gotha-Tw **	8	8
Typ 32	1961-67	2+2-achs. Gotha-Gelenk-Tw	120	120
Typ 33	1968-70	4-achs. Tatra-Tw	31	46
Summe Triebwagen			**379**	**378**
Typ 56	1925	2-achs. „Pullman"-Bw	150	150
Typ 61	1928	2-achs. Mitteleinstieg-Niederflur-Bw	93	91
Typ 62	1951-56	2-achs. LOWA-Bw	86	86
Typ 64	1957-69	2-achs. Gotha-Bw **	118	118
Typ 65	1968-70	4-achs. Tatra-Bw	31	39
Summe Beiwagen			**478**	**484**
Fahrzeuge gesamt			**857**	**862**

*2 Tw Umbau zu Winterdienstwagen
**Da sich die von den Berliner Verkehrsbetrieben gekauften Fahrzeuge aufgrund notwendiger Anpassungsarbeiten (Umspurung, Umbau der OS-Anlage etc.) am Jahresende noch nicht im Verkehrseinsatz befanden, wurden sie nicht im Bestand per 31.12.1970 ausgewiesen.

Das Ende der einst so stolzen Wagen – auf dem Gleis der Schuttgrube Lützschena wurden zu verschrottende Wagen abgebrannt und das übrig gebliebene Metall der Verwertung zugeführt. In der Abenddämmerung des 22. Oktober 1970 brennt der Triebwagen 1032 ab

Dienste – sie hatten 1939 beziehungsweise 1941–1943 dreiachsige Fahrgestelle von Westwaggon erhalten.

Von den ersten Neubauwagen nach dem Zweiten Weltkrieg – den sogenannten LOWA-Wagen – kamen die ersten Triebwagen schon im Vorjahr zum Alteisen, während die zugehörigen Beiwagen noch vollzählig im Einsatz standen. Die 1969 begonnene Rekonstruktion dieser Fahrzeuge setzte die Hauptwerkstatt auch 1970 fort. Die Umbau-Beiwagen waren am neuen Wagenkasten mit drei (statt vier) Seitenfenstern zu erkennen.

Ebenfalls 1970 begann die Übernahme von Gotha-Zweiachsern aus Berlin. Im August trafen in der Hauptwerkstatt sieben Triebwagen ein, denen 1971 noch 20 Beiwagen folgen sollten.

Die Übernahme dieser Fahrzeuge war trotz des laufenden Tatra-Programms notwendig geworden, da gemäß der Bestimmungen der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) die Staatliche Bahnaufsicht eine baldestmögliche Außerbetriebsetzung von Altfahrzeugen ohne Schienenbremsen verfügt hatte.

Wagenkarussell dreht sich weiter

Zwei Jahre zuvor waren zur Typenbereinigung bei den Personenfahrzeugen die ersten Gebrauchtwagen in der Geschichte der Leipziger Straßenbahn übernommen worden. Dies betraf zwei Gotha-Gelenkwagen G4 aus Magdeburg im Tausch gegen zwei Gotha-Zweiwagenzüge. Tradition hatte dagegen schon eher die Abgabe gebrauchter Straßenbahnwagen an andere Verkehrsbetriebe. Seit 1895 hatten bereits über 100 Leipziger Wagen eine neue Heimat gefunden – so auch bis dato acht der vierachsigen Mitteleinstiegtriebwagen (Type 29) in Strausberg. Mit Verladung am 19. August 1970 folgte ein weiteres Exemplar. Noch waren 20 Stück dieser „Flaggschiffe" der Leipziger Straßenbahn auf dem heimischen Netz im Einsatz. Aber ihr Stern war im Sinken begriffen – schon 1971 stellten die LVB die letzten Exemplare außer Dienst.

Das herausragendste Ereignis 1970 bildete der Einsatz des ersten Tatra-Großzuges (Tw+Tw+Bw) der DDR am 12. August. Erste Tests mit dieser nur in der DDR verwendeten Zugzusammenstellung hatte es bereits im März 1969 in Prag mit zwei für Magdeburg bestimmten Triebwagen und dem Leipziger Beiwagen 523 gegeben.

In Leipzig bestand allerdings die Besonderheit, dass man wegen der in der Oberleitung vorhandenen Weichen- und Signalkontakte nur mit einem angelegten Stromabnehmer fahren wollte. Zur Ansteuerung des zweiten Triebwagens musste daher die 600-Volt-Leitung vom ersten zum zweiten Triebwagen über die Kupplung verlegt werden. Diese Entwicklung der LVB-Hauptwerkstatt wurde von den Prager Tatra-Werken zwar für die Nachfolgetypen (KT4D, T6A2) – nicht jedoch für die T4D bzw. T3D – übernommen, sodass jeder in Leipzig angelieferte Tatrawagen erst eine entsprechende Umrüstung über sich ergehen lassen musste. Herstellerseitig wurde lediglich das Traktionskabel verlegt.

Nach dem Vorbild der Deutschen Reichsbahn sollte auch für die Nahverkehrsbetriebe der DDR ein einheitliches EDV-Nummernsystem eingeführt werden. Zur Frühjahrsmesse 1970 tauchten testweise zwei Pullman-Beiwagen mit einer derartigen Nummer auf, die allerdings nicht vollständig angeschrieben war. Im Gegensatz zu Berlin und Dresden konnten sich die LVB nicht zur Einführung entschließen, sodass es beim Nummernsystem aus dem Jahre 1920/24 blieb.

Messeverkehr 1970

Vom 1. bis 10. März fand die Leipziger Frühjahrsmesse statt. Auch in diesem Jahr waren die traditionellen, mit dem Symbol der Leipziger Messe gekennzeichneten Sonderlinien im Einsatz: MM rot, Gohlis (Landsberger Straße) – Waldstr. – Hbf. – Leninstr. – Messegelände – Südfriedhof mit Zügen Typ 32+64. Weiterhin Linie MM

blau im Streckenverlauf Eutritzsch (Markt) – Chausseehaus – Hbf. – Roßplatz – Bayr. Pl. – Messegelände (Westeingang) mit Typ 29+61+61 sowie MM grün Lindenau – Friedrich-Ludwig-Jahn-Allee – Friedrich-Ebert-Straße – Wilhelm-Leuschner-Platz – Roßplatz – Bayrischer Platz – Messegelände (Westeingang) -> zurück über Bayr. Pl. – Karl-Marx-Platz – Hbf. – Friedrich-Ludwig-Jahn-Allee mit Typ 22+56+56. Außerdem kamen eine Sonderlinie 22E Schönefeld – Südfriedhof mit Typ 22c+56+56 sowie Schnellomnibusse auf der Verbindung vom Hauptbahnhof zum Messegelände zum Einsatz. Auch die 1969 eröffnete Leipziger S-Bahn führte einen Messe-Schnellverkehr in dieser Relation durch.

Baumaßnahmen im Tramnetz

Unmittelbar nach der Frühjahrsmesse begann die Großbaumaßnahme zur Umgestaltung des Bereiches Tröndlinring – Hauptbahnhof Westseite – Rudolf-Breitscheid-Straße. Ab 16. März mussten insgesamt 14 Straßenbahnlinien Umleitung fahren. Dabei wurden in verschiedenen Etappen (bis 1971) letztmalig die Gleisanlagen in der Richard-Wagner-Straße befahren. Die Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs über den umgebauten – in der Rudolf-Breitscheid-Straße nun teilweise viergleisigen – Streckenabschnitt erfolgte am 26. August 1970 und somit pünktlich vor der Herbstmesse.

Allerdings konnten aus bautechnologischen Gründen noch nicht alle Fahrbeziehungen hergestellt werden, sodass die Linien 1 und 21 in Richtung Norden weiterhin über Richard-Wagner-Straße – Hauptbahnhofsvorplatz fahren mussten. Im Folgejahr gelang mit dem endgültigen dreigleisigen Ausbau des Tröndlinringes der Abschluss der Baumaßnahme.

Durch die am 8. Juni 1970 beginnende Gleisbaumaßnahme in der Georg-Schumann-Straße war der Straßenbahnverkehr zwischen Möckern und Wahren unterbrochen. Zwischen Wahren und Schkeuditz pendelten Gotha-Gelenkzüge; das Wenden an der stadtseitigen Endstelle Wahren gestaltete sich dabei sehr interessant: An den angekommenen Pendelzug setzte sich ein Pullman-Zweirichtungstriebwagen und schleppte den Zug rückwärts durch die Schleife. An der landwärtigen Haltestelle konnte der Zug dann über einen Gleiswechsel wieder auf das rechte Gleis zur Rückfahrt nach Schkeuditz einsetzen.

Die Sperrung der Schlachthofbrücke im Zuge der Richard-Lehmann-Straße dauerte auch 1970 noch an. Linie 22 verkehrte daher seit 6. Mai 1968 geteilt: Im Norden verkehrte sie zwischen Thekla und der Richard-Lehmann-/Zwickauer Straße, wo im Dreieck gewendet wurde. Die Fahrgäste mussten nun über die sogenannte Holzbrücke (bis 1967

OBEN Auf einem Abstellgleis der Hauptwerkstatt Heiterblick warten hier die als Personalwagen dienenden Dreiachser 1387 und 1383 auf den Feierabend der Beschäftigten

MANFRED PREISS

LINKS Bereits 1970 gab es immerhin drei historische Fahrzeuge bei den LVB, hier der Tw 890 des Baujahrs 1900 in Engelsdorf

Zusammensetzung des Wagenparkes per 1. Januar 1970

	Baujahre vor 1945	Typen	Baujahre nach 1945	Typen
Tw 2-achsig	183	22	17	30, 31
Tw 3-achsig	8	24a	–	–
Tw 4-achsig	20	29	31	33
Gl-Tw 2+2-achsig	–	–	120	32
Bw 2-achsig	243	56, 61	204	–
Bw 4-achsig	–	–	31	65
Summe	454	–	403	–

Im Oktober 1970 erreicht der frisch gelieferte Tatra-Zug 1643+543 das Gleisdreieck an der Endstelle Böhlitz-Ehrenberg

Dunkle Wolken über Liebertwolkwitz – nur eine Gnadenfrist bleibt der Linie 15, hier die Haltestelle Liebertwolkwitz/Ortseingang

In der Endstellenanlage Hauptbahnhof (Richard-Wagner-Straße) wird der erste Tatra-Großzug zu einer Probefahrt zusammengestellt

mit Straßenbahnverkehr) laufen und hatten auf der anderen Seite Anschluss zur südlichen Teillinie 22, die zwischen Märchenwiese und Dölitz fuhr. Ab 15. Dezember 1970 fuhr die südliche 22 nicht mehr – sie wurde durch Schienenersatzverkehrsbusse zwischen Dölitz und der Schleife Tabaksmühle ersetzt, wo direkter Anschluss an die verkürzte Nord-22 bestand. Ebenfalls am 15. Dezember 1970 erfolgte die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts zwischen Adler und Herrmann-Meyer-Straße, der wegen des Neubaus der Antonienbrücken seit 15. Juli 1968 brach lag. Nun konnte die Linie 1 wieder ihre planmäßige Endstelle anfahren. Der Schienenersatzverkehr zwischen Plagwitz und Herrmann-Meyer-Straße entfiel. Die ursprünglich bereits für 1970 vorgesehene Stilllegung der Überlandstrecke nach Liebertwolkwitz wurde auf das Folgejahr verschoben und erst per 27. Juni 1971 umgesetzt, weil die Buswendeschleife Meusdorf nicht planmäßig fertiggestellt werden konnte.

Rolf-Roland Scholze

Der Autor dankt Herrn Manfred Preiß für die Durchsicht des Manuskriptes.

Von Lindenau zum Messegelände ist hier der „Pullman"-Dreiwagenzug der Linie MM-grün an der Universitäts-Frauenklinik in der Philipp-Rosenthal-Straße unterwegs

FREDERIK BUCHLEITNER

Westhilfe für den Aufbau Ost

Vor 30 Jahren, im Sommer 1990, bahnte sich Deutschlands Wiedervereinigung an. Während bei der Eisenbahn die Ost-Lokhilfe den Mangel bei der Bundesbahn milderte, lief es bei den Straßenbahnbetrieben umgekehrt: Gut erhaltene „Gebrauchte" fanden beispielsweise vom Rhein und Neckar den Weg in die neuen östlichen Bundesländer und lösten dort meist völlig überalterte Zweiachser ab. Wir erinnern uns und gehen auf Spurensuche!

Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser!

Michael Sperl,
Verantwortlicher Redakteur

Weitere Themen der kommenden Ausgabe *

180-Grad-Kehrtwende in Essen

Ende Mai beschloss der Bau- und Planungsausschuss der Stadt Essen die Vorlagen zum Bau des ersten Abschnitts der „CITYBAHN". Ein Paradigmenwechsel, der mit der geplanten ersten neuen oberirdischen Straßenbahnstrecke nicht weniger als die Abkehr vom Tunnelkonzept aus den 1960er- und 1970er-Jahren bedeutet. Was enthalten die Pläne genau und wie und bis wann soll deren Umsetzung gelingen?

MICHAEL KOCHEMS

FREDERIK BUCHLEITNER

T6A5: Prager Auslaufmodell

Durch die 2019 abgeschlossene Auslieferung aller 250 Škoda-Niederflurbahnen vom Typ 15T ForCity Alfa sowie eine wachsende Zahl wieder in Betrieb genommener Škoda 14T im Porsche-Design sind in Prag die eckigen Tatras vom Typ T6A5 im Bestand bereits deutlich dezimiert. Noch vor dem Jahreswechsel 2020/21 droht das Einsatzende in der tschechischen Hauptstadt. Ein Ausblick mit Rückblick.

Wuppertal vor 50 Jahren

Der August 1970 bedeutete für die Wuppertaler Straßenbahn einen schmerzhaften Einschnitt – und das Ende einer Ära: Die letzte Strecke des einstmals großen Meterspurnetzes wurde eingestellt. Wenngleich das normalspurige „Restnetz" der Normalspurlinien noch weitere 17 Jahre hatte und das Kapitel der Straßenbahn in der „Schwebebahnstadt" erst 1987 zugeschlagen wurde, war die Marschrichtung der kommunalen Verkehrspolitik klar erkennbar. Eine emotionale Rückschau mit herrlichen Motiven

GRAHAM FEAKINS

Zu guter Letzt …

InnoTrans erst 2021

Im Zusammenhang mit den Unwägbarkeiten rund um die Corona-Epidemie hat die Messe Berlin die nächste Innotrans neu vom 27. bis zum 30. April 2021 festgesetzt. Der neue Durchführungstermin der InnoTrans liegt mit gut einem halben Jahr in einem überschaubaren Zeitrahmen nach der ursprünglich geplanten InnoTrans im September 2020. Der größte Teil der Aussteller trägt den neuen Termin im April 2021 mit. Der momentane Stand der Buchungen liegt bereits auf dem Niveau der InnoTrans 2018. Anstatt wegen der Corona-Beschränkungen dieses so wichtige Ereignis für die Schienen-, Bus- und ÖPNV-Branche abzusagen, hat die Messe Berlin ein neues Zeitfenster gefunden. Damit ist Ausstellern eine langfristige Planung möglich. MSP

1
TATARASI COPOU
328
IS-0203